

## PIECE H

---

### ÉLÉMENTS UTILES A LA COMPREHENSION DU PROJET

## Sommaire Pièce H

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIPTION DU PROJET ECO VALLEE (EPA NICE ECO VALLE) .....</b>	<b>4</b>
2.1	DECRET DE CREATION DE L'OIN DE LA PLAINE DU VAR.....	4
2.2	PROJET DE TERRITOIRE DE L'ECO VALLEE .....	6
<b>3</b>	<b>PROJET DE DOSSIER DE REALISATION DE LA ZAC LE HAMEAU DE LA BARONNE .....</b>	<b>45</b>
3.1	RAPPORT DE PRESENTATION.....	45
3.1	PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS .....	76
3.1	PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS .....	101
3.1	MODALITES PREVISIONNELLES DE FINANCEMENT .....	107

## 1 INTRODUCTION

La pièce H – Éléments utiles à la compréhension du projet – a pour objet de présenter des éléments de contexte territoriale, ainsi que le projet de dossier de réalisation de la ZAC Le Hameau de La Baronne, comprenant notamment le programme des équipements publics.

## 2 DESCRIPTION DU PROJET ECO VALLEE (EPA NICE ECO VALLE)

### 2.1 DECRET DE CREATION DE L'OIN DE LA PLAINE DU VAR

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Décret n° 2008-229 du 7 mars 2008 inscrivant les opérations d'aménagement de la Plaine du Var parmi les opérations d'intérêt national mentionnées à l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme

NOR : DEVU0805494D

Le Premier ministre,  
Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,  
Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 121-9 et R. 121-4-1 ;  
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme est complété par un *k* ainsi rédigé :

« *k*) Aux opérations d'aménagement de la Plaine du Var, dans le périmètre défini par décret en Conseil d'Etat. »

**Art. 2.** – Le périmètre des opérations mentionnées au *k* de l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme est délimité dans le plan au 1/25 000 joint en annexe (1).

**Art. 3.** – Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 7 mars 2008.

FRANÇOIS FILLON

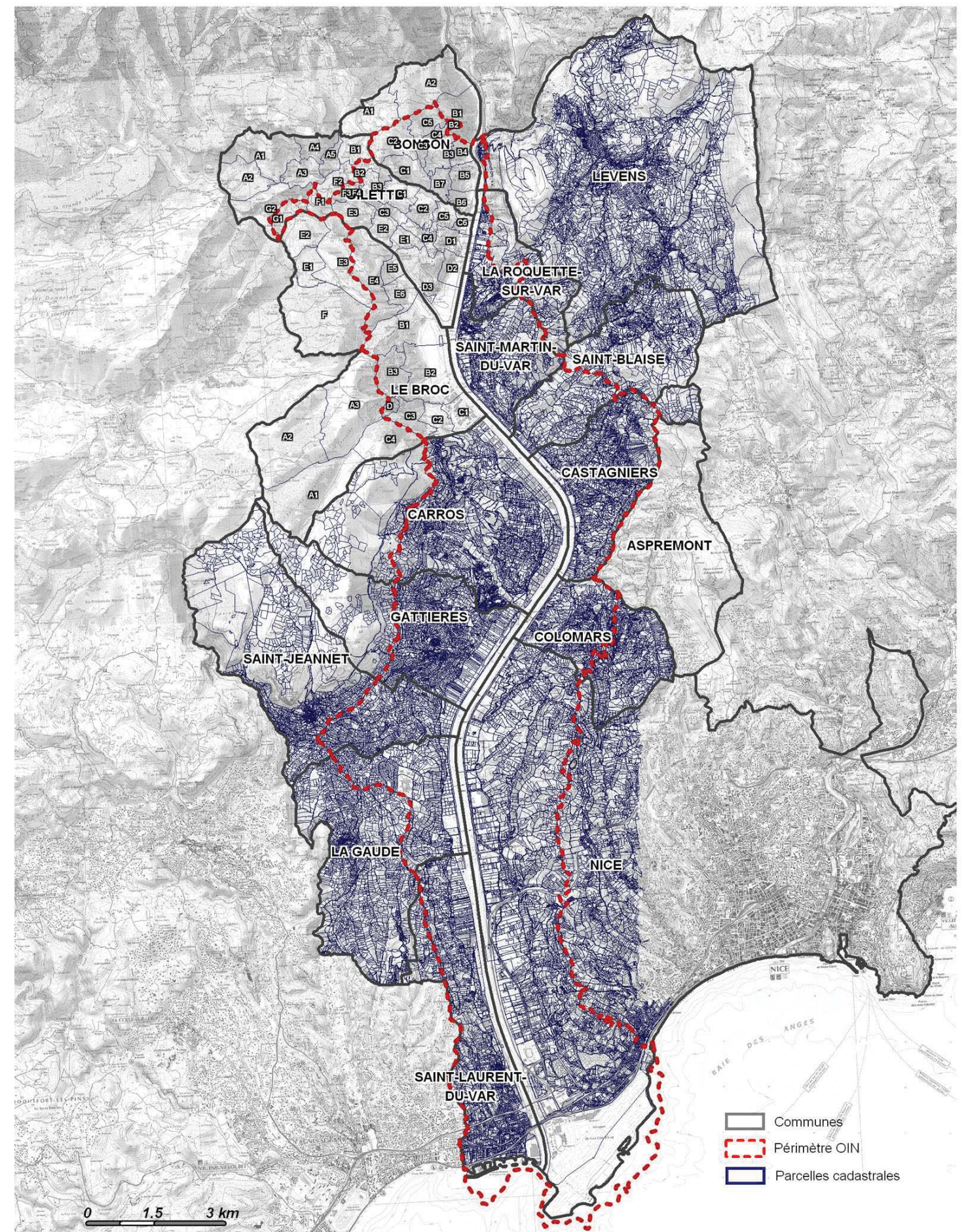
Par le Premier ministre :

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,  
du développement et de l'aménagement durables,*  
JEAN-LOUIS BORLOO

(1) Ce plan peut être consulté à la préfecture des Alpes-Maritimes, centre administratif départemental des Alpes-Maritimes, route de Grenoble, BP 3003, 06286 Nice Cedex 3.

[Texte précédent](#)

[Texte suivant](#)



**MISSION DE PREFIGURATION**  
**Périmètre OIN du 10 décembre 2007**  
**de la Plaine du Var**

## 2.2 PROJET DE TERRITOIRE DE L'ÉCO VALLEE

# PROJET DE TERRITOIRE DE L'ÉCO-VALLÉE

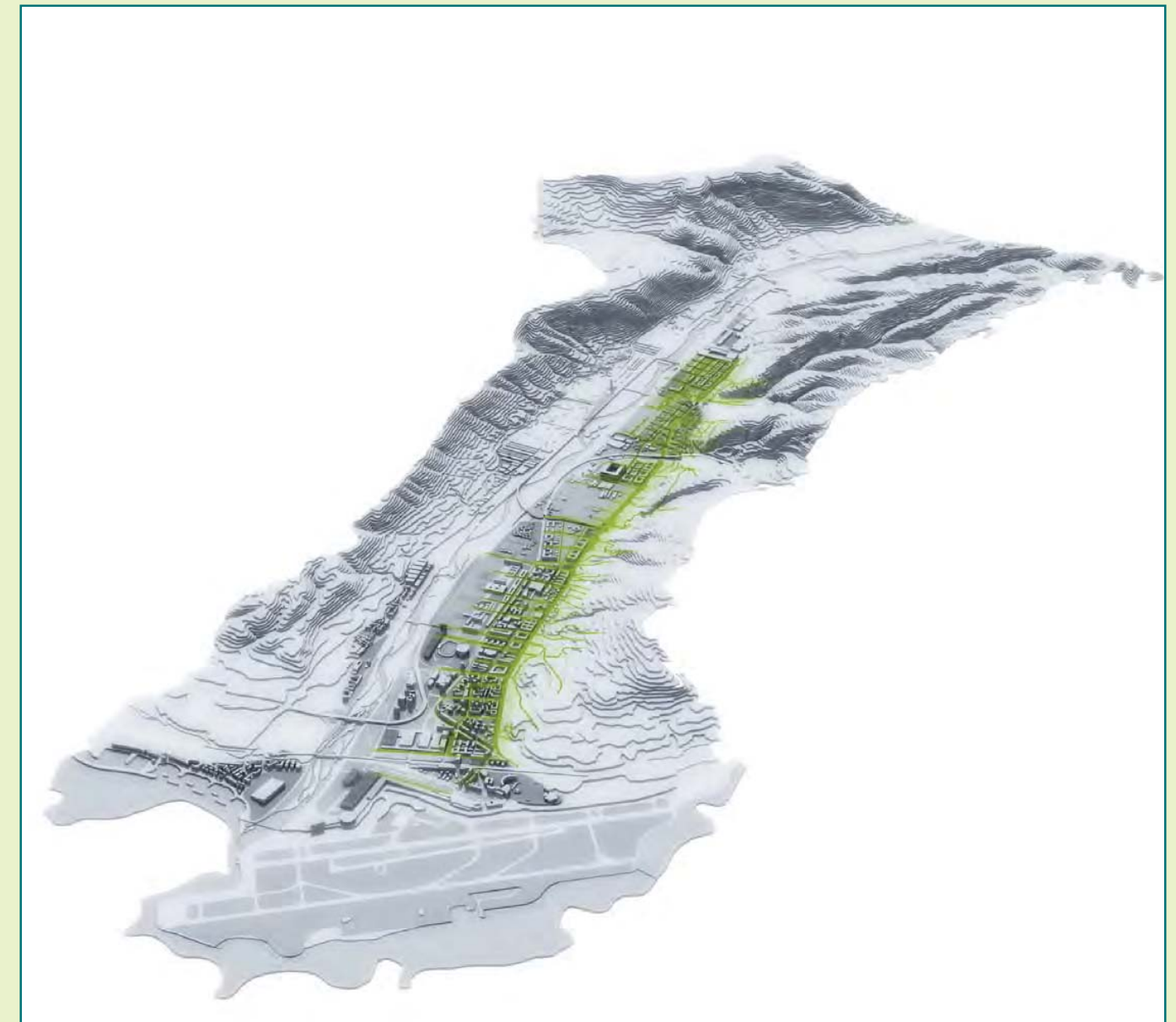
OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL



## ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT DE LA PLAINE DU VAR

DÉCEMBRE 2011

PRINCIPES STRATÉGIQUES D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DE LA PLAINE DU VAR



> Perspective trame verte Mateo (©JL MATEO/EPA)



**Le présent projet de territoire** constitue un moment important dans le processus de développement progressif de l'Éco-Vallée qui a été voulu par le député-maire de Nice et président de NCA, Christian Estrosi. Comme l'a souhaité l'État, la réalisation de ce projet de territoire intervient au moment où le

protocole rassemblant les partenaires de l'EPA autour du financement des premières opérations prioritaires est présenté au vote du conseil d'administration. Ces deux documents forment un tout cohérent, l'un exprimant la stratégie proposée par l'établissement public en coopération avec tous les acteurs, l'autre constituant le support financier du démarrage opérationnel de l'Éco-Vallée.

Ce projet de territoire est en effet avant tout axé sur les premières opérations qui vont, dans les quinze prochaines années, redonner à la vallée du Var sa cohérence et sa lisibilité, lui restituer ses qualités fondamentales de nature et de vie quotidienne, tout en permettant à la métropole de bénéficier d'un surcroît de dynamisme économique et d'un plus grand rayonnement national et international.

Pour autant, le projet de territoire s'est bien entendu attaché à tracer les grandes perspectives de l'Éco-Vallée dans son ensemble et sur le long terme. La vision globale qui est proposée reprend, en les déclinant, les trois thèmes majeurs qui ont été au cœur des « Ateliers d'acteurs » et se sont déroulés en septembre 2011, permettant au projet de territoire de bénéficier des réflexions des représentants des sphères politiques, administratives, socioprofessionnelles et associatives pour bâtir un projet partagé, selon le processus de concertation qui avait été mise en œuvre lors du Grenelle de l'environnement. Ces trois thèmes sont :

- restaurer, préserver et valoriser ce territoire qui est exceptionnel, mais qui est aujourd'hui altéré
- aménager durablement ce territoire stratégique pour l'ensemble métropolitain et plus généralement pour l'ensemble départemental et régional, mais un territoire qui est aujourd'hui affecté de désordres accumulés au fil des décennies
- impulser à l'ensemble du territoire métropolitain une dynamique économique et sociale forte, diversifiée, par un effet de levier déclenché grâce à l'Éco-Vallée.

Le projet de territoire précise chacun de ces trois axes au travers d'une part des actions qui sont engagées ou prévues au sein des opérations prioritaires et d'autre part en s'efforçant d'identifier les principales problématiques de demain. Exercice indispensable mais complexe pour une opération qui s'étagera sur une durée d'au moins trente ans. A l'évidence, le projet de territoire ne peut dès maintenant prévoir dans le détail l'avenir d'un territoire aussi vaste, aussi vivant, aussi riche et contrasté. Aussi le présent document sera nécessairement amené à évoluer, au fil des réalisations, de leur appropriation par les habitants et les usagers de la vallée du Var, qu'il s'agisse de la plaine ou des coteaux. Il devra s'adapter aussi aux évolutions d'une société dont les mutations ne cessent de s'accélérer, et il restera à l'écoute des populations, notamment au travers des concertations qui mailleront la vie de cette grande opération d'aménagement et de développement.

Ce qui est en jeu aujourd'hui dans ce document c'est le rappel des fondamentaux sur lesquels s'appuie le travail de l'EPA, c'est la mise en lumière des principales « centralités » qui constitueront les séquences d'articulation et de développement de l'Éco-Vallée, ce sont les grands axes qui sous-tendront les politiques publiques et les actions des partenaires privés, en termes d'environnement, d'écologie, de stratégie d'aménagement, d'urbanisme, d'habitat pour une vie quotidienne améliorée, en matière de transports et de déplacement, en matière d'économie et d'agriculture, en matière d'espaces naturels, de loisirs, de sport ... Ces axes forment les « fondations » mêmes du projet et il était essentiel de les établir, d'en expliciter les principaux thèmes, et de partager ce socle pour l'avenir.

Le projet de territoire qui est présenté ci-après met également en évidence la pluralité d'acteurs qui interviennent dans l'Éco-Vallée. Bien entendu l'EPA en est un des principaux, mais il est loin d'en être le seul. L'État, les collectivités territoriales, à commencer par NCA qui deviendra une « métropole » au 1<sup>er</sup> janvier 2012, ainsi que les partenaires privés portent et porteront des projets tout au long de la mise en œuvre de l'opération.

Le projet de territoire vise à définir un cadre stratégique global que tous les acteurs partagent, afin que se constitue un espace de cohérence, de dynamisme et d'éco-exemplarité. Un futur à taille humaine.

**Christian TORDO**

Président de l'établissement public d'aménagement de la plaine du Var

## ÉDITORIAL

3

## INTRODUCTION

7

Éco-Vallée : un territoire vivant

7

Éco-Vallée : 10 objectifs pour une vision stratégique partagée

7

Éco-Vallée : une opération d'intérêt national et un établissement public d'aménagement de l'Etat

8

Éco-Vallée : un projet de territoire

8

Éco-Vallée : trois axes structurant le projet de territoire

9

## AXE 1 : RESTAURER, PRÉSERVER, VALORISER UN TERRITOIRE EXCEPTIONNEL MAIS ALTÉRÉ

13

1.1. Un positionnement environnemental affirmé

15

1.1.1. Un territoire d'application des politiques du Grenelle

15

1.1.2. Un territoire aux ressources exceptionnelles

20

1.1.3. Un territoire d'innovation et d'expérimentation : ÉcoCité Nice Côte d'Azur

22

1.2. Les actions engagées ou prévues en cohérence avec la stratégie environnementale

24

1.2.1. Les cadres et plans d'action socles de l'éco-exemplarité

24

1.2.2. Les actions opérationnelles réparties sur l'ensemble du territoire de l'Éco-Vallée

28

1.2.3. Les actions de sensibilisation et d'éducation au développement durable

31

1.3. Les réflexions à approfondir et stratégies complémentaires à définir

32

## AXE 2 : AMÉNAGER DURABLEMENT UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE MAIS DÉSORDONNÉ

35

2.1. Les grands principes d'aménagement durable de l'Éco-Vallée

39

2.1.1. Le principe de « tressage » d'un territoire fluvial s'étendant sur 25 km

39

2.1.2. Des principes d'organisation des déplacements pour une mobilité durable

40

2.1.3. L'application des trois principes : centralité, densité et mixité

41

2.1.4. L'Eco-exemplarité érigée en principe fondamental de l'aménagement

42

2.2. Les actions engagées et prévues en cohérence avec ces grands principes

45

2.2.1. Les cadres et plans d'action qui marquent la stratégie d'aménagement

45

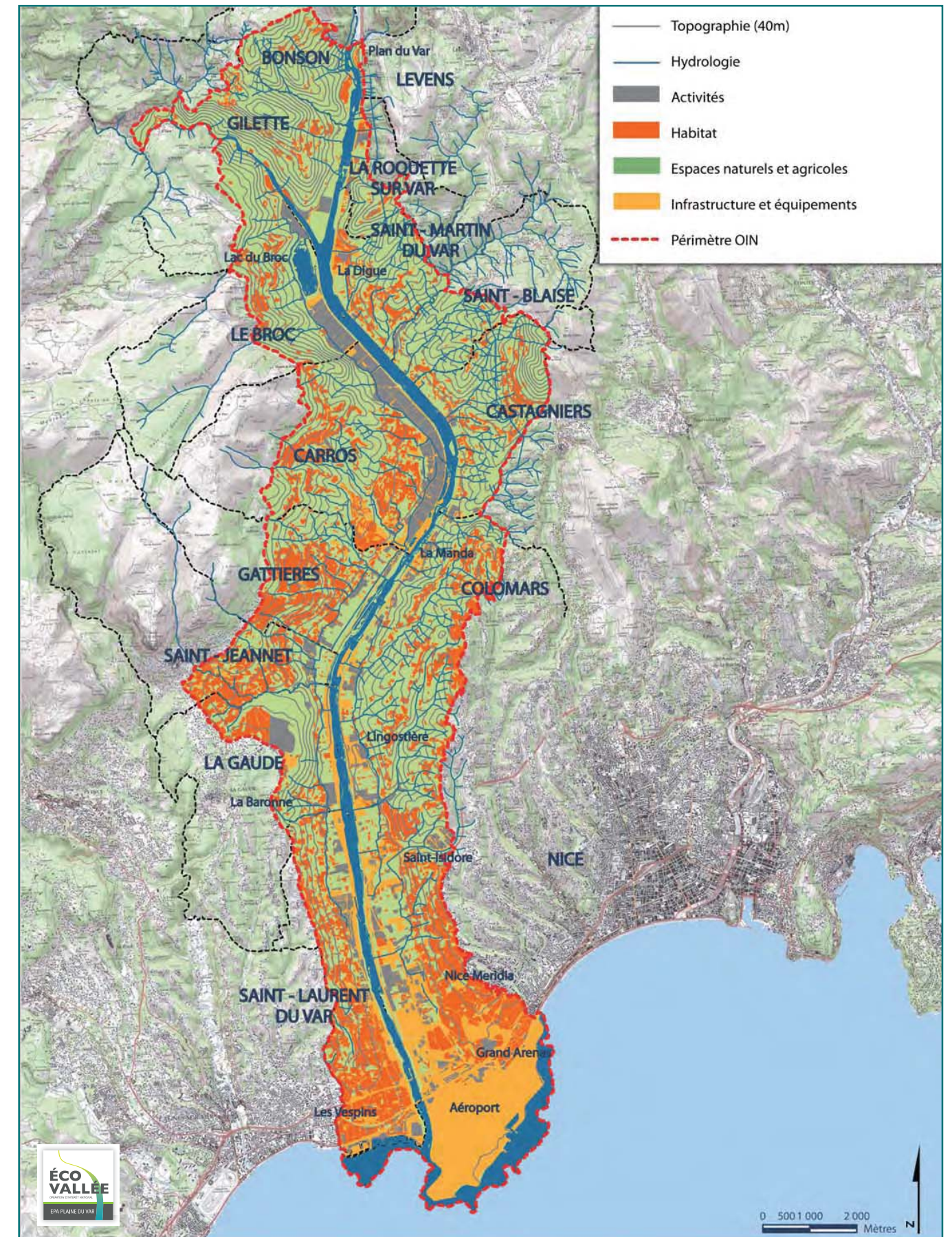
2.2.2. Les projets d'infrastructures sous maîtrise d'ouvrage des partenaires publics et privés

46



2.2.3. Les projets d'aménagements sous maîtrise d'ouvrage des partenaires publics et privés	48
2.3. Les maîtrises d'ouvrage de l'EPA sur les 4 premières opérations prioritaires	53
2.3.1. Les fondements stratégiques des quatre premières opérations prioritaires	53
2.3.2. Présentation des quatre premières opérations prioritaires sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA	53
2.4. L'organisation concertée des maîtrises d'ouvrage	56
2.4.1. Deux exemples de maîtrise d'ouvrage impliquant une pluralité d'acteurs	56
2.4.2. Les processus collaboratifs pour l'ensemble des opérations contribuant à l'Éco-Vallée	56
2.4.3. La concertation grand public dans le cadre des opérations	57
2.5. De nouvelles perspectives pour donner à l'Éco-Vallée toute sa dimension	58
2.5.1. Conforter les quatre centralités de l'Éco-Vallée	58
2.5.2. Accompagner le développement du territoire	60
2.5.3. Apporter des réponses aux problématiques de requalification ou de relocalisation d'activités	60
<b>AXE 3 : IMPULSER UNE FORTE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN</b>	<b>63</b>
3.1. Une stratégie économique globale au service de la métropole	66
3.1.1. L'Éco-Vallée, pour contribuer à diversifier l'économie, à impulser l'innovation et l'esprit d'entreprise selon une stratégie globale	66
3.1.2. Une stratégie qui s'appuie sur des cadres et plans d'actions partagés	71
3.2. Les réflexions à conduire pour enrichir la stratégie de développement d'ensemble	73
3.2.1. Les axes de travail à poursuivre en partenariat	73
3.2.2. Les dimensions majeures du projet à conforter	73
3.2.3. La culture, comme fondement d'une communauté de destin	74
<b>L'EPA PLAINES DU VAR : UN « ENSEMBLIER » POUR UNE OPÉRATION COMPLEXE</b>	<b>76</b>
<b>ÉCO-VALLÉE : UN ENGAGEMENT COLLECTIF</b>	<b>76</b>
<b>ÉCO-VALLÉE : UN PROCESSUS CONTINU</b>	<b>77</b>
<b>TABLE DE MATIÈRES</b>	<b>78</b>
<b>NOTES</b>	<b>82</b>

## > UN TERRITOIRE VIVANT



## INTRODUCTION

L'Éco-Vallée est l'une des plus vastes Opération d'Intérêt National en France. Son périmètre s'étend sur près de 10 000 hectares entre l'aéroport international de Nice Côte d'Azur et la confluence des fleuves Var, Estéron et Vesubie provenant du moyen et du haut pays azuréen. L'Éco-Vallée constitue ainsi le lien entre les deux éléments les plus emblématiques du territoire d'exception que sont les Alpes-Maritimes : la mer et la montagne.

D'est en ouest, le périmètre de l'Éco-Vallée s'étend de coteau à coteau, soulignant l'unicité géographique et la diversité humaine de la vallée du Var.

Pour la première fois dans l'histoire encore jeune du département, est affirmée la volonté d'une approche globale et cohérente des deux rives du fleuve qui fut longtemps non pas un élément de liaison, mais la frontière entre deux Etats.

### ÉCO-VALLÉE : UN TERRITOIRE VIVANT

Territoire peuplé de plus de 115 000 habitants, la plaine du Var est davantage marquée par l'habitat diffus que par les quelques grands ensembles de logements qui y ont été réalisés. Etalement urbain et faible occupation des sols coexistent en effet avec des sites denses et parfois très dégradés à Saint-Laurent-du-Var (Point du Jour) ou en restructuration à Nice (Les Moulins).

Territoire exceptionnel par la qualité de ses paysages, par l'importance de ses richesses naturelles, et notamment par sa ressource en eau, la plaine du Var a pourtant été considérée longtemps comme une sorte « d'arrière-ville », remplissant des fonctions de banlieue économique qui cohabitaient avec des quartiers animés et anciens, des villages perchés, des bassins de vie et de culture.

Territoire agricole qui a été profondément modifié au XIX<sup>ème</sup> siècle pour être cultivable et cultivé, la plaine du Var a progressivement perdu une grande partie de ses terres agricoles dans le cadre d'une compétition pour l'utilisation des sols constituant un des faits marquants de la Côte d'Azur en général.

Territoire également industriel, la plaine du Var est avec Grasse le principal lieu de production et de recherche des Alpes-Maritimes. Elle est aussi un espace accueillant de grands centres commerciaux, remplissant à cet égard une des fonctions caractérisant l'entrée de nombreuses grandes villes en France.

Enfin l'implantation anarchique de certaines activités économiques (hangars, casses auto...) déqualifie le territoire.

La plaine du Var est à la fois riche et appauvrie de ces contradictions. Ses lignes de force se diluent souvent dans l'empilement des fonctions qui s'y entassent. Sa richesse humaine plurale exige qu'un cadre de vie lisible, ambitieux, épanouissant soit pensé et mis en œuvre. Sa richesse écologique longtemps menacée voire dégradée et qui commence à être préservée depuis quelques années à peine demande qu'une véritable stratégie soit mise en place pour la restaurer. Les ris-

ques naturels divers (inondation, feux de forêt, sismique, mouvements de terrains) constituent l'une des contraintes majeures de cet espace et justifient des mesures de préventions adaptées. Sa richesse économique, au centre du département et en plein cœur de la métropole Nice Côte d'Azur, nécessite d'être consolidée et diversifiée pour contribuer à répondre aux défis d'emplois et d'innovation auxquels le grand territoire urbain est confronté. Sa richesse agricole requiert l'identification d'un nouveau modèle pérenne, inventif et viable, notamment pour les jeunes agriculteurs à la recherche de terres.

### En quelques mots, la plaine du Var doit devenir une Éco-Vallée.

Démonstratrice des ambitions du Grenelle de l'environnement au travers de toutes ses composantes, cette Éco-Vallée est une chance unique pour l'avenir de la métropole et, bien plus largement, sa mutation et son succès interpellent le département tout autant que la région et la dimension nationale elle-même, par la capacité de cet espace à renforcer le poids et le rayonnement d'une des grandes cités internationales de France.

### ÉCO-VALLÉE : 10 OBJECTIFS POUR UNE VISION STRATÉGIQUE PARTAGÉE

La stratégie générale qui sous-tend l'ensemble du projet Éco-Vallée se structure autour de deux dimensions complémentaires :

- Mettre l'homme au cœur du projet dans le respect des équilibres naturels
- Concevoir un projet d'aménagement et de développement plaçant l'environnement au cœur de la stratégie.

Dix objectifs traduisent la vision partagée par l'ensemble des partenaires pour l'avenir de l'Éco-Vallée. Ils se déclinent dans l'ensemble des principes et actions développés dans le présent document.

- 1 Forger une vision d'ensemble pour cet espace remarquable, et fonder sa mutation économique et sociale sur des bases éco-exemplaires
- 2 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
- 3 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 »
- 4 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...



> Vue aérienne de la plaine du Var (©NCA / Pierre BEHAR – A Vol d'Oiseau)

- 5 Substituer à l'empilement hétéroclite des fonctions « d'arrière-ville » qui ont été accumulées sur le territoire, une approche cohérente en termes d'aménagement et d'urbanisme
- 6 Concevoir une stratégie de développement économique d'ensemble qui soit 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, notamment celles liées au développement durable, afin de diversifier les fonctions et de créer 40 000 à 50 000 emplois à terme
- 7 Créer un nouveau modèle d'urbanisme dans lequel l'agriculture a toute sa place au sein d'un maillage avec le bâti et les espaces naturels sur les deux rives du fleuve.
- 8 Expérimenter une conception inédite du rapport ville-nature et réfléchir aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques au sein de ce territoire
- 9 Proposer un aménagement qui intègre la prise en compte des risques naturels
- 10 Se doter des moyens de régulation du foncier au sein des grands secteurs à enjeux selon le principe « ni spoliation, ni spéculation »

### ÉCO-VALLÉE : UNE OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL ET UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT DE L'ÉTAT

Il existe peu d'opérations d'intérêt national en France. Chacune d'entre elles signifie que le développement du territoire concerné présente des enjeux qui en dépassent les frontières et intéressent l'ensemble national.

L'opération Éco-Vallée est « d'intérêt national » d'une part par sa capacité à accélérer le développement d'une des villes les plus internationales de France dans la compétition européenne des métropoles, et d'autre part par son ambition à devenir un territoire de démonstration des politiques du Grenelle de l'Environnement, comme en atteste déjà le dossier ÉcoCité présenté à l'État par NCA en coopération avec l'EPA.

L'Éco-Vallée bénéficie en outre de la présence au sein du périmètre

de l'aéroport Nice Côte d'Azur, 2<sup>ème</sup> aéroport de France qui constitue un atout majeur de par sa vocation internationale (59% du trafic commercial) et de par sa desserte de 103 destinations au départ de Nice. (Chiffres 2010 – sources union des aéroports français et société des aéroports de la côte d'azur)

Trafic annuel passagers	9 603 414
dont national	3 919 966
international	5 667 962
transit	15 186

Enjeu local majeur, importance régionale pour un essor équilibré de Provence-Alpes-Côte d'Azur, intérêt national : l'Éco-Vallée est le fruit d'un engagement collectif de l'Etat, de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, de la communauté de communes des Coteaux d'Azur, de la communauté de communes de la vallée de l'Espéron, du Conseil Général des Alpes-Maritimes et du Conseil Régional PACA.

Le Conseil d'Administration de l'établissement public d'aménagement qui a été spécifiquement créé pour la mise en œuvre de l'opération reflète cette alliance forte, soutenue par l'université de Nice- Sophia Antipolis et le monde économique azuréen, notamment la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Un conseil des maires du périmètre de l'OIN accompagne le développement du projet. Un dialogue permanent a été instauré avec la Chambre d'Agriculture et les principales associations

### ÉCO-VALLÉE : UN PROJET DE TERRITOIRE

Le projet de territoire de l'Éco-Vallée a pour objectif d'établir le cadre général des actions de l'EPA et de ses partenaires pour les 15 ans à venir. Ce projet de territoire constitue le document fondateur de l'Éco-Vallée. Il a pour vocation de fédérer les démarches de l'ensemble des partenaires publics et privés.

À cet effet il révèle et permet de partager les choix stratégiques et opérationnels qui constituent le socle commun pour l'aménagement



#### LES DATES CLÉS DE L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL ÉCO-VALLÉE

Le processus de mise en œuvre du projet Éco-Vallée a débuté en 2007. Depuis, plusieurs étapes institutionnelles importantes ont été franchies :

- 21 février 2007 :** validation en réunion interministérielle du principe de la création d'une opération d'intérêt national sur la plaine du Var
- 21 mai 2007 :** installation d'une mission de préfiguration pour préparer la création de l'EPA
- 07 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 Côte d'Azur qui concerne la partie sud du périmètre de l'OIN est sélectionné pour participer à la démarche ÉcoCité

et le développement durables du territoire dans une vision cohérente et globale.

Il décline les grands objectifs d'éco-exemplarité au travers des projets et actions engagés ou prévus ou bien en cours de définition, et trace ainsi des perspectives pour l'avenir. Il évoque en outre les principales interrogations qui se posent encore dans différents domaines : les coteaux, la seconde partie de la plaine, les compléments à la stratégie de transport et de déplacement, les grands équipements publics d'accompagnement, la culture...

L'élaboration d'un schéma d'aménagement d'ensemble proposant une organisation spatiale détaillée, répartissant les activités au sein

des centralités, identifiant précisément des espaces de liaison complémentaires aux trames vertes et bleues, s'appuyant sur un maillage multimodal arrêté, n'est pas possible à ce moment d'existence du projet et au regard des 10 000 ha qui le constituent.

Aussi l'EPA a-t-il choisi de faire apparaître dans cette première version du projet de territoire les grands principes qui doivent guider l'ensemble des réflexions d'aménagement et d'urbanisme et dont la mise en œuvre constituera la toile de fond de l'organisation et du fonctionnement spatial de l'Eco-Vallée. Le présent projet sera donc complété autant qu'adapté au fil du temps

Le projet de territoire se structure en trois axes qui correspondent aux thèmes traités lors des ateliers d'acteurs, qui se sont déroulés dans la phase de concertation préalable à l'élaboration du projet de territoire :

**Axe 1 :** restaurer, préserver, valoriser un territoire contraint et altéré  
**Axe 2 :** aménager durablement un territoire stratégique, mais désordonné

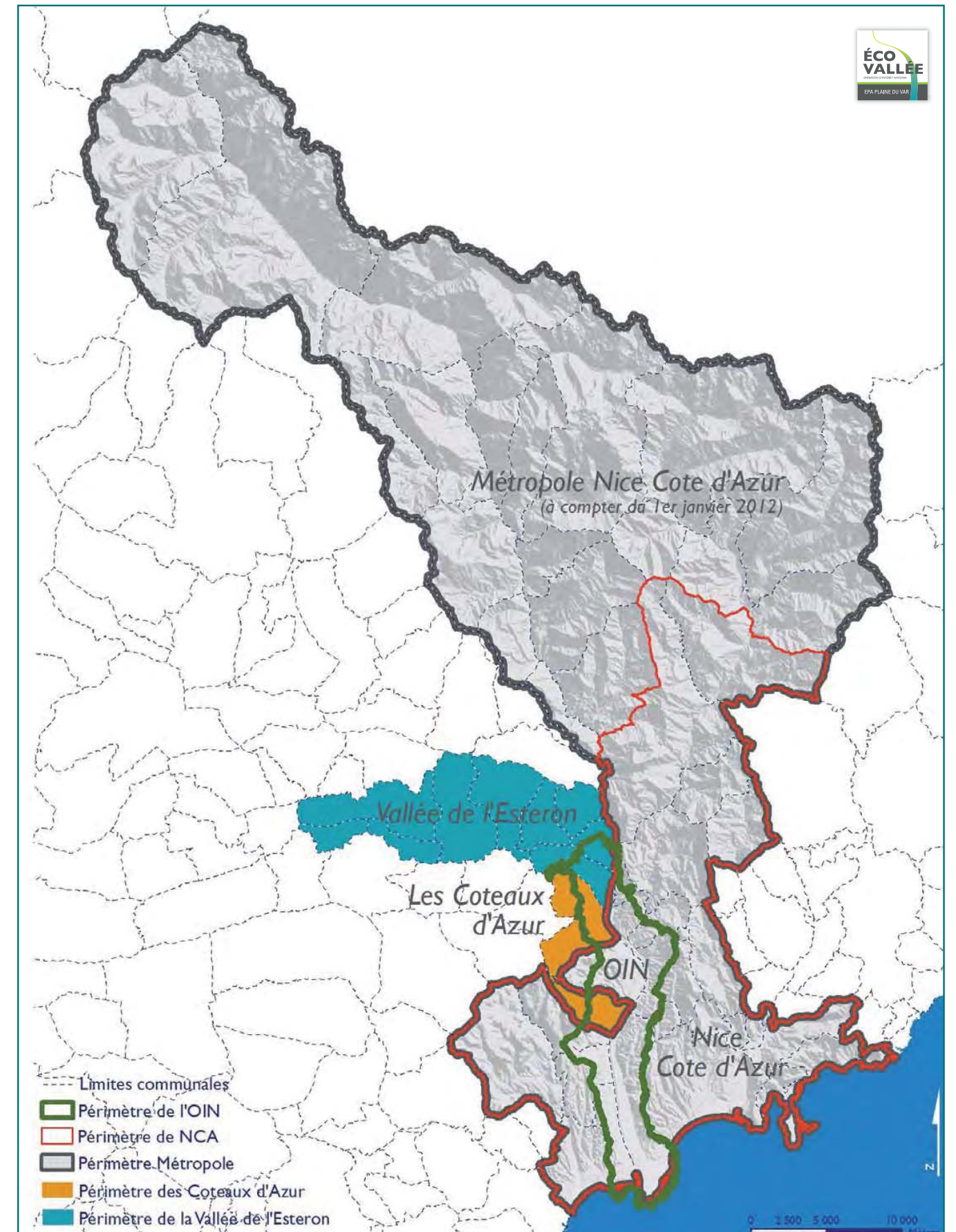
**Axe 3 :** impulser une forte dynamique économique et sociale à l'ensemble du territoire métropolitain.

Ce sont en effet les trois enjeux majeurs auxquels l'Éco-Vallée doit apporter des réponses pour rendre à la plaine du Var ses fondamentaux de qualité de vie, pour créer les emplois diversifiés dont la métropole a besoin, pour aménager le cadre de vie de demain, structuré, apaisé, innovant, écoc exemplaire.

#### ÉCO-VALLÉE : TROIS AXES STRUCTURANT LE PROJET DE TERRITOIRE

Autant objectifs qu'enjeux au regard de la nécessité de leur mise en œuvre pour redonner tout son sens à ce territoire, les trois grands axes forment un ensemble indissociable : chaque élément est indispensable et contribue à la force du projet pour atteindre la réalisation de l'Éco-Vallée.

#### > PÉRIMÈTRES DES EPCI ET DE L'OIN



### AXE 1 : RESTAURER, PRÉSERVER, VALORISER UN TERRITOIRE EXCEPTIONNEL MAIS ALTÉRÉ

Dans le prolongement de la DTA des Alpes-Maritimes qui a identifié la plaine du Var comme secteur à enjeux et souligné l'importance de la prise en compte de la dimension environnementale de ce territoire, le projet d'Éco-Vallée est fondé sur le principe d'éco-exemplarité. Ce fort positionnement environnemental prend en compte le patrimoine naturel et paysager, les impératifs de restauration et de préservation fixés dans les stratégies et réglementations, mais aussi favorise l'innovation et les expérimentations, notamment dans le cadre du projet ÉcoCité. L'ensemble des actions engagées, prévues ou qui restent à définir dans ce domaine contribueront à faire de ce territoire une référence en matière d'aménagement et de développement durables.

### AXE 2 : AMÉNAGER DURABLEMENT UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE, MAIS DÉSORDONNÉ

À partir des ambitions pour l'aménagement de ce secteur dont le rôle stratégique a été souligné par la DTA et du corpus de diagnostics, des études de définition et de positionnement, les principes d'aménagement de l'Éco-Vallée ont été définis selon trois orientations majeures :

- le « tressage » des activités le long de ce territoire fluvial, par opposition à la spécialisation de chacune des rives,
- le croisement des trois principes « centralité, densité, mixité » indispensable pour composer des espaces urbains au service de la qualité de vie et du développement durable,
- la volonté d'éco-exemplarité qui doit se traduire dans chacun des projets et être partagée par l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

L'ensemble des actions engagées, prévues ou à définir qui traduisent ces principes en matière d'infrastructures et d'aménagement permet d'affirmer l'ambition de fonder au sein de l'Éco-Vallée un nouveau modèle d'urbanisme.

### AXE 3 : IMPULSER UNE FORTE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN.

Les analyses de conjonctures, l'étude de positionnement international et les stratégies de développement économiques définies par les collectivités territoriales montrent que :

- le modèle azuréen doit être renforcé dans ses fondamentaux (tourisme, services, technologies),
- la métropole Nice Côte d'Azur, par comparaison aux autres métropoles françaises à vocation internationale, présente une insuffisance de certaines fonctions (particulièrement formation supérieure, recherche privée, sièges sociaux et services directionnels, outils favorisant le développement endogène comme le développement technopolistique et le tourisme d'affaires),
- un nouveau modèle durable d'agriculture doit être inventé.

#### PRINCIPES D'ÉCRITURE DU PROJET DE TERRITOIRE

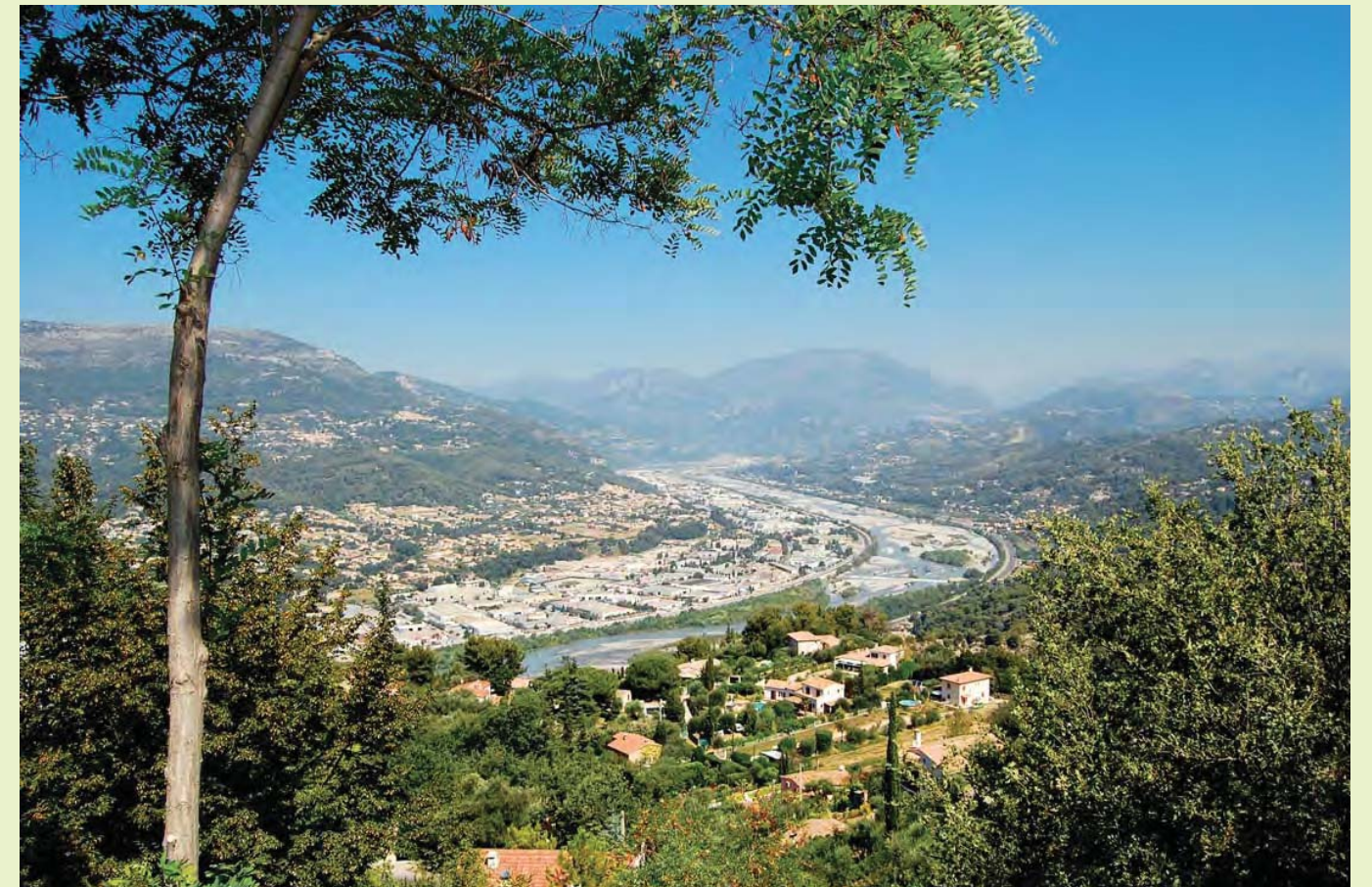
Ce document a été écrit par l'équipe de l'EPA sur la base :

- des grandes orientations données par l'État à l'EPA et des stratégies décidées par les collectivités territoriales
- des principes issus des études fondatrices
- des travaux effectués par les ateliers d'acteurs lors de la phase de concertation
- des contributions des partenaires de l'EPA qui ont été associés à sa conception et à son élaboration, qu'il s'agisse des administrations de l'État (notamment DREAL, DDTM), des collectivités territoriales ou d'institutions représentatives des différents domaines d'intervention prévus.

Le développement économique dont le territoire et ses habitants ont besoin s'appuie sur une nouvelle stratégie économique plus globale : favorisant la diversification des activités, impulsant l'innovation, notamment en lien avec le secteur des technologies vertes, et l'esprit d'entreprise.

Les actions engagées, prévues ou à définir s'inscrivent dans chacun des axes de développement et engagent l'Éco-Vallée dans une dynamique pour être le moteur de la métropole Nice Côte d'Azur avant d'envisager les ferments culturels qui fonderont une communauté de destin.

**Le projet de territoire décline l'ensemble de ces orientations pour partager l'ambition de faire de l'Éco-Vallée un nouveau modèle de croissance durable.**



> Vue de la plaine depuis Colomars (© EPA)

## AXE 1 RESTAURER, PRÉSERVER, VALORISER UN TERRITOIRE EXCEPTIONNEL MAIS ALTÉRÉ

Cette démarche d'élaboration d'un projet de territoire s'adosse à des pré-requis qui doivent être mis en perspective à l'échelle de l'agglomération urbaine, du département et en complémentarité du développement de Sophia Antipolis.

Elle se fonde sur des diagnostics du territoire partagés tel que celui de la DTA, du CETE Méditerranée ou le diagnostic du SCOT de NCA qui ont permis de mettre en évidence les atouts et faiblesses du territoire et d'identifier les enjeux et les potentialités de la plaine du Var.

Elle s'appuie principalement, mais non exclusivement, sur les trois grandes études d'aménagement et de développement réalisées par trois équipes internationales en 2009 et 2010 et qui ont proposé leur vision sur l'Éco-Vallée à partir de leur analyse du territoire.

Au regard de ces diagnostics et études préalables : trois orientations majeures s'imposent : restaurer, préserver, valoriser.

**Restaurer** pour redonner à la plaine ses valeurs fondamentales de qualité de nature et lui rendre par une recombinaison d'aménagement et d'urbanisme éco-exemplaires sa cohérence perdue.

**Préserver** pour garantir la richesse écologique et notamment la ressource en eau indispensable à l'ensemble de l'aire urbaine ainsi que pour pérenniser des espaces naturels remarquables.

**Valoriser** parce que l'aménagement, l'urbanisme et l'écologie doivent être mis au service de l'homme, du cadre de vie, de l'emploi et que l'ambition de l'Éco-Vallée est de forger un modèle original « ni tout à fait ville, ni tout à fait campagne » dans lequel la question posée va au-delà du concept « nature en ville », étant précisé que certains espaces ont vocation à demeurer strictement naturels.

Il s'agit en vérité d'inventer une mixité complexe donnant un sens à la cohabitation d'activités de nature très différentes (industrie, agriculture, tertiaire, tourisme, commerce...) avec des logements, des équipements publics autour de trois éléments fondamentaux qui doivent servir de lignes conductrices : le fleuve, le grand paysage et la richesse écologique.

### UN TERRITOIRE, DIFFÉRENTES ENTITÉS GÉOGRAPHIQUES ET DIFFÉRENTS ESPACES

La plaine du Var (plaine alluviale et coteaux) constitue un ensemble géomorphologique cohérent dont le fleuve est l'axe de symétrie et couvre un territoire de 9 700 hectares, partiellement urbanisé, qui s'étend sur près de 25 kilomètres de la mer Méditerranée aux premières gorges, et sur 3 à 5 kilomètres de crête à crête, de part et d'autre du fleuve.

La plaine du Var présente aujourd'hui l'aspect d'un tissu urbain, entre-

coupé d'espaces naturels, d'une densité inégale, plus ou moins spécialisée entre l'estuaire et la confluence avec la Vésubie.

Une approche paysagère de la plaine permet d'appréhender les différentes entités géographiques qui composent ce grand territoire :

#### ■ Le lit du Var et la plaine alluviale

Endigué de façon systématique et continue dès le XIX<sup>e</sup> siècle, le lit du Var a été réduit fortement pour être canalisé et permettre à l'arrière des digues un 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 précisé que le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) 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 adoptent une morphologie diversifiée, créant ainsi des modèles 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 dominent sur les pentes intermédiaires, tandis qu'a pu se développer récemment (XX<sup>e</sup> siècle) sur les hauteurs un tissu d'habitat individuel souvent peu dense.

On distingue dans ce système la présence des villages perchés ancestraux (Bonson, Gilette, Le Broc, la Roquette du 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.



> Les secteurs stratégiques de la DTA (Extrait DTA des Alpes-Maritimes)

#### ■ La façade littorale

A l'approche de l'embouchure du Var, les collines s'effacent pour laisser place à une vaste conurbation reliant Saint-Laurent à Nîce. Cet agglomérat d'espaces spécialisés (cité administrative, MIN, quartiers d'habitations, espace commercial de Cap 3000, aéroport...) est irrigué et segmenté par plusieurs infrastructures majeures qui structurent et parfois relient les deux rives du fleuve. C'est le cas notamment de la RD 6202 et de la RD 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.

### UN TERRITOIRE À ENJEUX POUR LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES ALPES-MARITIMES

La plaine du Var qui se situe à la croisée de tous les axes de transport, que ce soit le long du littoral ou en direction des vallées du moyen et du haut pays est le miroir de l'ensemble des tensions qui ont trop souvent caractérisé l'aire azurée et la menacent encore parfois : compétition pour l'utilisation de l'espace, aménagements éparés et sans vision d'ensemble, suprématie des déplacements automobiles, désaffectation de terres agricoles... En termes urbains, le regard est frappé par cette même absence de vision globale qui entraîne notamment une illisibilité du tissu, de ses intentions et de son organisation. De ce fait, la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, approuvée le 2 décembre 2003, a défini le territoire de la Basse vallée du Var, tout comme Sophia Antipolis, comme un « secteur stratégique de développement », constituant « l'articulation principale de l'agglomération littorale azurée et la convergence des vallées du Haut-Pays ».

Elle en a alors décliné les principales orientations à savoir :

- mettre en cohérence les deux rives pour faire de la vallée un « espace lien » au centre de l'agglomération azurée,
- 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 de l'espace économe et cohérente avec l'organisation du réseau de transport en commun.

Les objectifs retenus dans la DTA pour le secteur de la plaine du Var sont à ce titre les suivants :

- tendre vers un fonctionnement plus naturel du fleuve et préserver les milieux aquatiques remarquables situés à l'aval du pont Napoléon III,
- préserver le cadre paysager de la plaine du Var avec le fleuve et les versants, avec la mise en valeur des éléments paysagers : villages, socles, talwegs,
- pérenniser la fonction agricole ou la faire évoluer vers une gestion naturelle,
  - protéger les boisements et les ressources en eau,
  - organiser les transports et les déplacements notamment par l'accessibilité à l'aéroport, projet d'une gare multimodale au Nord de ce dernier.

### 1.1. UN POSITIONNEMENT ENVIRONNEMENTAL AFFIRMÉ

Le positionnement environnemental de l'opération d'intérêt national Éco-Vallée vise à développer une éco exemplarité et une urbanisation responsable en atteignant les objectifs suivants :

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

#### 1.1.1. UN TERRITOIRE D'APPLICATION DES POLITIQUES DU GRENELLE

Le Grenelle de l'Environnement, porteur d'une ambition nationale forte, a suscité un véritable engouement des Français, qui en attendent la traduction opérationnelle.

Sa mise en œuvre passe ainsi par sa déclinaison dans les territoires, à partir de leurs réalités et leurs ambitions. En matière de développement durable, cela exige de réussir la mutation complète de la manière d'appréhender l'aménagement de l'espace et que l'ensemble des territoires aient mis en pratique une gestion intégrée et économe des sols.

L'OIN de la plaine du Var a été créé au moment où les orientations du Grenelle étaient définies et validées, avec l'objectif de démontrer les capacités d'un territoire vivant et servant à appliquer les principes exprimés dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Grenelle 1) et dans la loi du 12 juillet 2010 portant « engagement national pour l'environnement » (Grenelle 2) et leurs décrets d'application.

#### UN TERRITOIRE QUI S'APPRÉHEND ET SE STRUCTURE À PARTIR DE DOCUMENTS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

Le positionnement environnemental de l'Éco-Vallée se construit à partir des ambitions et objectifs des politiques publiques nationales et locales, le préalable étant bien évidemment la mise en application de l'ensemble des réglementations en vigueur, voire leur anticipation.

Ces différentes approches participent à la réflexion prospective qui a permis de concevoir le socle stratégique du projet, facteur de cohérence à l'échelle valléenne. Le projet de territoire doit en effet nécessairement tenir compte des orientations générales déjà édictées sur ce territoire et respecter les engagements pris aux différentes échelles.

#### ■ Les stratégies nationales et européennes, socle du positionnement environnemental de l'Éco-Vallée

Dans la continuité des travaux du Grenelle et des lois et décrets

qui en résultent, l'État a défini d'ores et déjà trois grandes stratégies relatives au développement durable dont les orientations constituent la base de la stratégie de l'Éco-Vallée et a inscrit au titre du réseau Natura 2000 des espaces à forts enjeux de biodiversité.

I / La Stratégie Nationale de Développement Durable pour la période 2010-2013, adoptée le 27 juillet 2010 qui est structurée en 9 défis clés, chacun décrits en termes d'objectifs, de choix stratégiques et de leviers d'action et qui doivent s'appliquer à chaque territoire de projet :

- 1 une consommation et une production durables
- 2 la société de la connaissance par le développement de l'information, de la formation, de l'éducation tout au long de la vie et de l'accès à la culture par un soutien accru à la recherche et à l'innovation
- 3 la gouvernance, qui doit faciliter notre adaptation au changement et aider notre société à évoluer en associant toutes les parties prenantes
- 4 le changement climatique et l'énergie
- 5 les transports et la mobilité durables
- 6 la conservation et la gestion durable de la biodiversité et des ressources naturelles
- 7 la santé publique, la prévention et la gestion des risques
- 8 la démographie, l'immigration et l'inclusion sociale
- 9 les défis internationaux en matière de développement durable et de lutte contre la pauvreté dans le monde

II / La Stratégie Nationale pour la Biodiversité pour la période 2011-2020, lancée en mai 2011, qui contribue à l'aménagement intégré des territoires et au développement durable, en métropole et dans les territoires d'outre-mer. En conséquence, 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 ...

III / La stratégie nationale d'adaptation au changement climatique et le 1<sup>er</sup> Plan national d'adaptation au changement climatique, anticiper et agir 2011-2015 (PNACC)

La stratégie nationale d'adaptation exprime le point de vue de l'État sur la manière d'aborder la question de l'adaptation au changement climatique, dans le respect des engagements pris à Kyoto. Il s'agit,



> Vallons obscurs (© EPA)

d'ores et déjà, de préparer le territoire à affronter les bouleversements nés d'une dérive climatique planétaire qui affecteront aussi bien les modes de vie des français que l'ensemble des secteurs.

Cette stratégie nationale d'adaptation élaborée dans le cadre d'une large concertation, menée par l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique, a été validée par le Comité interministériel pour le développement durable le 13 novembre 2006. Quatre grandes finalités sont identifiées dans cette démarche face au changement climatique : sécurité et santé publique / aspects sociaux : les inégalités devant le risque / limiter les coûts, tirer parti des avantages / préserver le patrimoine naturel.

Le 1<sup>er</sup> plan national d'adaptation au changement climatique, anticiper et agir (PNACC) propose des mesures concrètes, opérationnelles pour préparer, pendant les cinq années à venir, de 2011 à 2015, la France 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.

#### IV / Le 2<sup>e</sup> plan national Santé environnement 2009-2013 (PNSE 2) et ses déclinaisons régionales (PRSE)

Le plan national santé environnement n'a pas vocation à intégrer l'ensemble des mesures prises dans le domaine de la santé environnement, ni à se substituer aux différents plans existants. 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.

12 mesures phares sont identifiées parmi lesquelles la réduction de 30% des particules fines dans l'air ambiant d'ici 2015 et des émissions dans l'air et l'eau de 6 substances toxiques d'ici 2013, les actions visant à favoriser les mobilités douces ou encore la réduction de l'exposition aux substances préoccupantes dans l'habitat et les bâtiments accueillant les enfants. Chaque région doit en outre être dotée d'un PRSE.

#### V / Le réseau NATURA 2000 et les autres protections réglementaires des espaces naturels

L'enjeu de préservation de la biodiversité de la plaine du Var est déjà pris en compte par les protections réglementaires qui s'y appliquent.

Le réseau Natura 2000 constitue un réseau qui abrite des habitats naturels d'intérêt communautaire ou habitats d'espèces animales ou végétales participant à la richesse biologique du continent européen.

Le périmètre de l'OIN recoupe principalement deux sites Natura 2000 qui constituent des atouts pour le territoire mais également des enjeux à prendre en compte dès l'amont du projet :

- la zone de protection spéciale de la Basse vallée du Var (FR9312025)

Ce site Natura 2000, classé en Zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux en 1992, a été désigné en 2001. Couvrant 642 ha, il est constitué du lit mineur du fleuve Var, dans sa partie aval, jusqu'à l'embouchure marine. Il constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Le Conseil général des Alpes-Maritimes, en tant qu'opérateur du site, en élabore actuellement le document d'objectif (DOCOB).

- le site Natura 2000 des vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise (FR9301569)

Ce Site d'Intérêt Communautaire (SIC) validé en juillet 2006 est constitué de plusieurs zones couvrant 453 ha. Il comporte des vallons humides, ombragés, très étroits et exceptionnellement profonds, appelés localement « vallons obscurs ». La porosité de la roche permet à toute la formation de constituer un réservoir d'eau qui retarde l'assèchement des sols de plusieurs semaines. Le site est particulièrement remarquable pour les habitats naturels qu'il abrite. Les vallons conservent donc un caractère sauvage et représentent une véritable coupure verte au sein de l'urbanisation et des zones refuges pour les espèces. Un document d'objectif a été élaboré par NCA qui est désormais animateur du site.

La présence de sites Natura 2000 est ainsi le principal révélateur de la diversité des milieux naturels (allant des formations rupestres aux milieux humides du Var) et de la richesse biologique de cette vallée qui s'appuie également sur les huit périmètres ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique), territoires répertoriés pour la richesse de leur patrimoine naturel, ainsi que sur les trois sites protégés par arrêté préfectoral de protection de biotope (le Bec de l'Estéron, les vallons obscurs et les vallons de Saint-Pancrace, de Magnan, de Lingostière et des Vallières).

Cette richesse justifie qu'un des objectifs majeurs de l'Éco-Vallée soit l'identification, le confortement ou le rétablissement des continuités écologiques.

#### ■ Des orientations et engagements locaux à respecter dans les domaines de l'eau, des risques, des déchets, du climat et de l'énergie

**I / Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux « nappe et basse vallée du Var », un guide pour préserver la ressource en eau**  
L'objectif du SAGE applicable depuis le 7 juin 2007 est de favoriser les tendances au retour du caractère méditerranéen du lit du Var en valorisant les ressources souterraines, et en développant 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. Le périmètre de l'OIN est inclus en totalité dans le périmètre du SAGE.

Le SAGE s'oriente donc selon trois grands axes en cohérence avec la directive cadre eau européenne :

- 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,
- 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
- 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 nappe et basse vallée du Var sera mis en conformité vis-à-vis de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) adoptée le 30 décembre 2006 et du SDAGE Rhône méditerranée adopté en comité de bassin le 20 novembre 2009, avant début 2012. Le SAGE révisé sera ainsi constitué d'un plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource (PAGD) et d'un règlement, opposable au tiers.

#### II / Les plans de prévention des risques naturels et technologiques, des règles pour une meilleure sécurité des biens et des personnes

La vallée du Var est soumise à plusieurs risques naturels (inondations, feux de forêt, sismique, mouvements de terrains) ainsi qu'à des risques technologiques et est concernée de ce fait par plusieurs plans de prévention des risques naturels (PPRN) et par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) qui déterminent les niveaux de risques en fonction de zonages et fixent dans un règlement les règles d'urbanisme et de construction applicables aux différentes zones.

Le SAGE, comme la DTA rappelle l'enjeu fort des risques d'inondation et de ruissellement dans la plaine du Var et la nécessité de leur prise en compte dans les projets d'urbanisation. Le PPR inondation qui couvre l'ensemble de la basse vallée du Var a été approuvé le 18 avril 2011 et constitue de ce fait un document opposable au tiers.

#### III / Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA), une prévention et une valorisation des déchets

Le PEDMA des Alpes-Maritimes, approuvé le 20 décembre 2010, repose sur huit idées-forces :

- réduire la production des déchets et inciter à la réutilisation et au réemploi,
- trier et valoriser encore plus,
- faire évoluer les traitements pour limiter le recours à l'incinération et au stockage en installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND), avec des procédés fiables et éprouvés, tout en restant ouvert à des technologies innovantes,
- accepter en ISDND uniquement des déchets ultimes (déchets secs et dont la fraction organique a été stabilisée),
- disposer de capacités suffisantes de stockage en ISDND, proches des lieux de production,
- maîtriser les coûts,
- faciliter l'information et sensibiliser,
- renforcer la coopération inter-EPCI.

Sur la base de ces huit idées-forces, et en cohérence avec le Grenelle de l'Environnement, le Plan fixe des objectifs ambitieux, qui nécessitent des actions fortes et immédiates de chacun des acteurs concernés :

- une réduction des ordures ménagères de 7% en 2015 et de 10% en 2020,
- un doublement de la collecte des déchets dangereux (3 kg/hab/an en 2015),
- une stabilisation des encombrants et une forte augmentation de leur valorisation,
- un taux de recyclage matière et organique qui passe de 21% en 2007 à 45% en 2015,
- une réduction des déchets gérés par les EPCI et 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).

#### IV / Le plan climat énergie (PCE) des Alpes-Maritimes, des objectifs de réduction de gaz à effet de serre

Le Conseil général des Alpes-Maritimes a, dès décembre 2007, engagé une démarche visant à établir un plan climat énergie.

En janvier 2008, un état des lieux a permis de constater que les émissions de carbone, dans les Alpes-Maritimes, s'élevaient à 3,5 millions de tonnes équivalent carbone. Les Alpes-Maritimes ont une singularité :

les transports sont à l'origine de 70% des émissions de CO<sub>2</sub>. Quand on sait que la moyenne nationale, pour ce secteur, s'élève à moins de 50%, on mesure mieux où doit se porter prioritairement les actions. L'objectif est qu'à l'horizon 2020, conformément aux ambitions affichées du protocole de Kyoto, les Alpes-Maritimes devront avoir diminué leurs émissions de gaz à effet de serre de 20%, ce qui correspond à 700 000 tonnes équivalent carbone.

#### V / Le contrat d'objectif pour une sécurisation de l'alimentation électrique de l'est de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, des engagements pour une meilleure maîtrise locale de l'énergie

Du fait de sa situation péninsulaire, l'est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (départements des Alpes-Maritimes et du Var pour l'essentiel) est exposé à deux types de risques :

- un risque de rupture accidentelle brutale de la ligne THT unique qui alimente la zone : incendie de forêt, effondrement de pylônes ou foudre, comme le 3 novembre 2008 ; les autres lignes seraient alors insuffisantes pour faire face à la demande, ce qui pourrait provoquer l'écroulement du réseau ;
- un risque d'insuffisance du réseau pour faire face à des pointes de consommation, en augmentation, la période la plus difficile étant le début de soirée l'hiver (pointe à assurer de l'ordre de 3400 MW à l'horizon 2030 contre 2400 MW en 2007). Des délestages préventifs peuvent dès lors devoir être réalisés.

De façon à garantir à l'horizon 2030 la même sécurité d'approvisionnement électrique à l'Est PACA que dans le reste du territoire français, l'État et différents partenaires locaux (Conseil Général des Alpes-Maritimes, Conseil Général du Var, Conseil Régional PACA, Principauté de Monaco, RTE, Ademe, EPA Plaine du Var), ont donc signé le 21 janvier 2011 un contrat d'objectifs pour la sécurisation électrique de l'est PACA.

Ces objectifs portent sur :

- le renforcement du réseau de transport d'électricité (projet appelé « filet de sécurité »), consistant notamment en la création d'un maillage de lignes 225 kV performantes entre Boutre et Trans-en-Provence, entre Fréjus et Biançon et entre Biançon et Cannes-La Bocca,
- la réduction de 15% des consommations d'électricité dans les départements concernés d'ici le 31 décembre 2013 et de 20% à l'horizon 2020,
- la production locale, d'ici le 31 décembre 2012, de 15% de la consommation d'énergie dans les départements concernés à l'aide d'énergies renouvelables. Cette proportion devant être portée à 25% à l'horizon 2020.

### UN TERRITOIRE QUI FAVORISE LA NEUTRALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SANITAIRE

Cet objectif vise à définir un mode de développement (agricole, industriel ou tertiaire) qui se veut le moins impactant possible du point de vue environnemental.

C'est l'impact environnemental global (construction et exploitation, intégrant le cas échéant la déconstruction) des constructions et des aménagements nouveaux qui devra être réduit au niveau le plus bas possible.

Classiquement, on distingue 4 types d'impacts :

- les prélèvements générant un épuisement des ressources,
- les rejets à l'origine des pollutions,
- les nuisances constituant une entrave à la qualité de vie et ayant des conséquences sanitaires pour les populations présentes,
- les risques naturels accrus par une non-prise en compte des fonctionnements naturels originels préalables aux aménagements.

Par voie de conséquence, la neutralité environnementale visée sur ce territoire se traduit par une volonté de réduire au maximum les prélèvements en ressources non renouvelables, les rejets, les nuisances et les risques et ceci grâce à une approche systémique et intégrée des projets.

Sur un territoire comme la plaine du Var, l'objectif de neutralité environnementale doit être associé à un objectif de neutralité sanitaire de façon que les projets d'aménagement et de construction ne soient pas préjudiciables du point de vue de la santé humaine.

Pour parvenir à ses objectifs, il convient d'appliquer les principes suivants :

- Intégration de la nature au cœur des projets
- Préservation de la biodiversité existante
- Maintien et restauration des corridors écologiques
- Prise en compte des risques
- Réalisation d'aménagements faiblement émetteurs de GES et économes en énergie
- Développement des déplacements doux et utilisation de transports en commun et de véhicules propres
- Maîtrise de l'évolution des déplacements à partir de l'utilisation d'usage à distance (télé-travail, télé-centre,...)
- Réduction à la source des déchets.

### UN TERRITOIRE QUI UTILISE LES RESSOURCES DE FAÇON ÉCONOME ET FAVORISE LEUR VALORISATION

L'Éco-Vallée constitue l'opportunité de mettre en œuvre à grande échelle et de façon opérationnelle une utilisation économe des ressources disponibles sur le territoire et leur valorisation dans le cadre



> Schéma du réseau de transport d'électricité [source RTE]

d'échanges locaux :

- Exploitation optimale des énergies renouvelables disponibles localement (Biomasse, solaire, géothermie, thalassothermie...)
- Gestion économe de l'eau
- Utilisation des matériaux d'origine locale
- Prévention et valorisation des déchets ménagers, d'activité et de chantier
- Utilisation économe du sol

Cet objectif nécessite une bonne connaissance du potentiel présent sur le territoire que les études et démarches en cours doivent permettre d'obtenir ou d'approcher.

Il en est ainsi des démarches du Conseil général des Alpes-Maritimes relatives à la ressource en eau et à la connaissance du potentiel de la nappe ou encore de celle menée avec le BRGM sur les ressources géothermiques dans les nappes de la basse vallée du Var et qui pourrait être complétée par une analyse spécifique sur l'opération Nice Méridia.

De même, une étude lancée par NCA doit permettre de vérifier la faisabilité technique et économique du projet d'implantation d'une boucle sur eau de mer pour le chauffage et la climatisation de bâtiments situés dans le secteur du Grand Arénas, de proposer des solutions techniques adaptées au contexte et aux possibilités qu'offre le site.

L'application de ces objectifs traduira l'ambition d'éco-exemplarité pour l'aménagement de ce territoire et exprimera le fort positionnement environnemental de l'Éco-Vallée.

## > SYSTÈME ET TENDANCES D'ÉVOLUTION

Les villages posés sur une crête à mi-pente sur les anciens chemins de communication, détachent leur silhouette-repère.

Forte relation du village et des terrasses qui en prolongent les lignes.

Des terrasses d'oliviers ou de culture intensive couvrent les versants. Lignes de force horizontales, parallèles aux courbes de niveau. Constructions dispersées sur le versant.

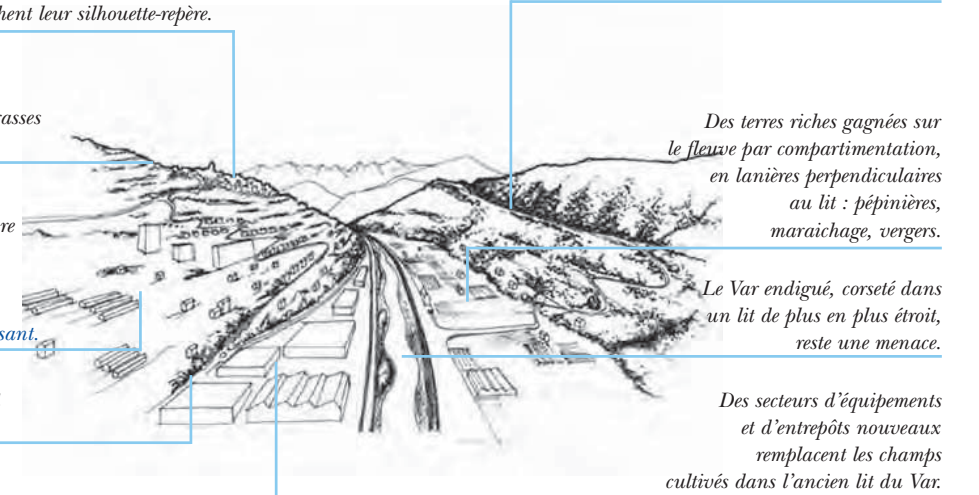
Bourrelet végétal en limite du pied de versant et de l'ancien lit.

Des voies en crête dominent les versants de terrasses en friche.

Des terres riches gagnées sur le fleuve par compartimentation, en lanières perpendiculaires au lit : pépinières, maraichage, vergers.

Le Var endigué, corseté dans un lit de plus en plus étroit, reste une menace.

Des secteurs d'équipements et d'entrepôts nouveaux remplacent les champs cultivés dans l'ancien lit du Var.



> Extrait atlas départemental des paysages des Alpes-Maritimes - CG06 2008

### 1.1.2. UN TERRITOIRE AUX RESSOURCES EXCEPTIONNELLES

Le territoire de l'Éco-Vallée, marqué par le « grand paysage » et par des entités naturelles fortement structurantes (fleuve, sols et reliefs) dispose de ressources (eau, énergie, sols,...) qui doivent trouver à travers l'opération un équilibre avec les modes d'occupation: il s'agit de garantir la sécurité (et donc la pérennité) à la fois des ressources naturelles et des activités humaines qui s'y développent.

#### LE PAYSAGE, UN ATOUT DÉTERMINANT

Le paysage est un élément fort de l'image de marque de la Côte d'Azur (tourisme), du cadre de vie et de loisirs des communes du littoral (habitants), mais aussi un atout majeur pour l'Éco-Vallée, d'où l'importance de sa prise en compte ou de sa reconquête dans le cadre des projets. La vallée du Var (plaine et coteaux) est un paysage anthropique dont les évolutions liées notamment à la pression exercée par l'agglomération niçoise conduisent à une perte de lisibilité et une certaine banalisation qu'il convient d'enrayer.

#### ■ Le fleuve Var

Encore perçu comme une coupure entre les deux rives (fonction d'ancienne frontière), le Var constitue sous l'angle du paysage (et de la biodiversité) un lien entre différents espaces.

Au-delà des protections existantes (Natura 2000, DTA...), des préconisations ont été faites notamment dans l'atlas départemental du paysage : intégrité physique et paysagère du Var en complément d'une gestion strictement hydraulique. Il s'agit d'utiliser le fleuve dans toutes ses dimensions en tant que trace forte et continue dans le paysage, qui assure une structure de liaison et un rapport visuel à la montagne.

#### ■ La plaine alluviale

La DTA donne des orientations en vue de la requalification paysagère de cet espace :

- garantir l'affectation agricole d'un certain nombre d'espaces ou leur évolution vers une gestion naturelle si abandon de l'agriculture

- pérenniser des coupures vertes transversales, correspondant entre autres aux vallons
- prolonger les coulées végétales des coteaux
- valoriser les espaces réservés pour l'écoulement des eaux.

#### ■ Les coteaux

Pour redonner de la cohérence paysagère aux coteaux de la vallée du Var, dont la lecture est « brouillée » notamment par l'empilement des fonctions, la DTA propose de mettre en valeur les grandes structures de paysage afin de préserver les perceptions visuelles, l'équilibre entre urbain et végétal, de séquencer l'urbanisation :

- mise en valeur des centres anciens, éléments-repères dans l'urbanisation de l'OIN : situés en promontoire au-dessus de la vallée, leur silhouette se détache encore, constituant un point d'appel dans le paysage ; ils ont aussi un caractère identitaire, patrimonial et culturel
- limitation de l'étalement urbain, cadré par un certain nombre de modalités d'application.

L'atlas des paysages va dans le même sens en préconisant la mise en œuvre d'un urbanisme de versants, appuyé sur les principes d'organisation qui structurent le paysage : protéger les crêtes, maîtriser le développement des silhouettes de village, protéger les pentes les plus fortes, protéger les thalwegs, etc.

#### UN GRADIENT DE BIODIVERSITÉ DU SUD AU NORD ET DE LA PLAINE AUX COTEAUX

L'état des lieux de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques établi en 2011 pour le compte de l'EPA fait apparaître une rupture dans le fonctionnement écologique de la partie Sud de la plaine. En effet au Nord de la vallée, les coteaux présentent une structure assez viable, composée de réservoirs de biodiversité (zones nodales) ainsi que des capacités de circulation Nord-Sud malgré des obstacles routiers. En revanche, les circulations Est- Ouest sont très perturbées. Au sud, en dehors de l'embouchure et de quelques secteurs de vallons, les zones nodales sont peu nombreuses et généralement isolées au milieu d'espaces très artificialisés.



> ÉTAT INITIAL DU TERRITOIRE



> Carte des captages (source Cécile Potot)

Un gradient de naturalité se dégage donc très nettement du sud (peu de biodiversité) du périmètre de l'OIN vers le nord (riche en biodiversité). La bande littorale, très fortement urbanisée ne compte plus guère de zones utilisables pour les espèces exigeantes (taille du territoire, sensibilité au dérangement), hormis l'importante exception représentée par l'embouchure du Var. En se dirigeant vers le nord les zones naturelles sont de plus grande taille, moins fragmentées et progressivement connectées avec les vastes espaces naturels des Préalpes de Grasse ou de l'Arc de Nice.

**LA PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU, UN ENJEU MAJEUR POUR DES USAGES MULTIPLES**

La plaine du Var est une véritable « usine de production d'eau potable » qui alimente près de 600 000 habitants. L'eau de la nappe phréatique du Var, située entre 3 et 10 mètres en dessous du sol, est d'une qualité exceptionnelle et est abondante mais elle est très sollicitée et vulnérable aux pollutions. L'alimentation en eau potable constitue ainsi un enjeu majeur pour la basse vallée. Les prélèvements annuels sont de 50 millions de mètres cubes pour l'ensemble des 7 champs captants (4 en rive droite et 3 en rive gauche) : les pompages les plus importants sont effectués sur les captages des Sagnes (Nice) et de St Laurent du Var. L'ensemble des champs

captants sont dotés de périmètres de protection dont les arrêtés édictent des prescriptions à respecter dans les périmètres rapprochés et éloignés.

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 résurgence du Végay), canal de la Vésubie (32 km depuis prélèvement dans la Vésubie à Utelle). Certaines communes exploitent des sources en régie : Gattières (source St Martin et Fondeyrasse) et St Jeannet (source Meynier).

Au-delà de l'alimentation en eau potable, la nappe et les canaux sont également sollicités pour l'irrigation des surfaces agricoles avec plus de 400 puits et forages et un réseau de canaux (Carros et Iscles en rive droite et Baus-Roux et St Isidore, la Plaine en rive gauche) ainsi que par des prélèvements privés pour l'activité industrielle provenant pour moitié de puits en nappe et pour moitié du canal de la Vésubie. Les plus gros débits sont prélevés par Nice-Matin (1 Mm<sup>3</sup> en 2000) et par l'aéroport (3,8 Mm<sup>3</sup> en 2000).

La nappe présente une vulnérabilité liée principalement à l'occupation du sol et aux risques de pollutions accidentelles qui en résultent et nécessite une vigilance de tous.

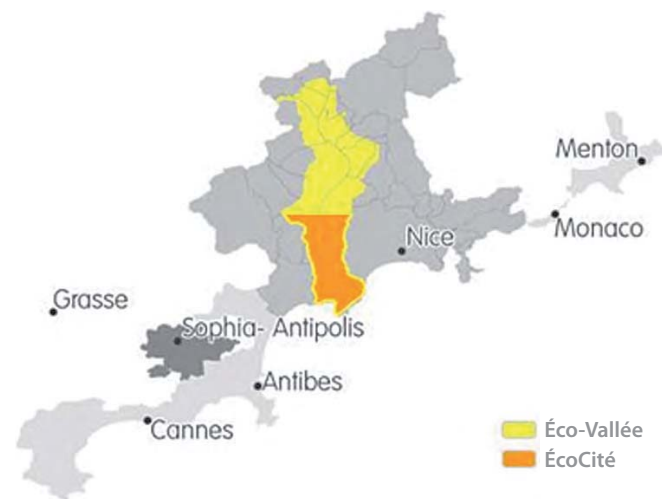
**1.1.3. UN TERRITOIRE D'INNOVATION ET D'EXPÉRIMENTATION : ÉCOCITÉ NICE CÔTE D'AZUR**

Une des ambitions de l'Éco-Vallée est d'être un espace d'expérimentation des territoires de demain confrontés à des défis multiples : la gestion de l'énergie et des risques, des formes élaborées de cohabitation ville/nature, la compatibilité entre croissance économique et respect de l'environnement : en un mot les enjeux du développement durable.

Le premier acte concrétisant cette ambition de l'Éco-Vallée est celui du projet ÉcoCité Nice Côte d'Azur.

**ÉCOCITÉ NICE CÔTE D'AZUR : DES TECHNOLOGIES INNOVANTES POUR UNE PLUS GRANDE QUALITÉ DE VILLE**

Située au cœur de l'Opération d'Intérêt national, dans la partie sud, l'ÉcoCité occupe une superficie d'environ 3 000 ha entre l'aéroport et Saint-Laurent-du-Var, au sud et La Baronne / Lingostière, au nord. Composante essentielle de la mutation écocpatible du territoire en termes d'aménagement, d'environnement et de développement économique, l'ÉcoCité a été conçue pour devenir le laboratoire du développement durable et le moteur d'innovation de l'agglomération, à même de créer un effet de levier sur l'ensemble du territoire. En outre, sa position centrale donne à l'ÉcoCité une visibilité locale de premier ordre, dans la mesure où elle concentre les services vitaux de la ville.



Dans cet objectif, le projet EcoCité Nice Côte d'Azur-plaine du Var s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- choisir une urbanisation responsable
- créer la mobilité de demain
- tendre vers l'autonomie énergétique
- incarner la ville intelligente du futur.

En lien avec ces axes, deux objectifs stratégiques transversaux ont été définis :

- placer la formation et la recherche au cœur du nouveau économique
- devenir un territoire d'application et de démonstration des politiques du Grenelle de l'environnement.

Deux périmètres opérationnels d'intervention du fonds « Ville de demain » (pour la tranche 1) ont été identifiés en accord avec le MEDDTL. En concentrant les financements du fonds, ces périmètres ont vocation à jouer un rôle démonstrateur pour les nouveaux modes de faire la ville qui sont véhiculés par la démarche EcoCités :

- Grand Arénas - pôle multimodal de Nice-Saint Augustin-Aéroport
- CADAM – Méridia – Les Moulins.

#### LE SOCLE D'ACTION DU LABORATOIRE DE LA MÉTROPOLE VERTE

Au travers des trois grandes séries d'actions proposées par NCA avec la coopération de l'EPA, les projets EcoCité participent à l'ambition d'innovation technologique du territoire qui sera à cet égard un espace d'expérimentation pour la ville durable de demain.

À titre d'exemple :

Un premier groupe d'action concerne de nouveaux services qui seront offerts aux passagers pour améliorer leur vie quotidienne dans le cadre du pôle multimodal :

- **Action 1** : un système d'information unique, en temps réel, pour les usagers du pôle multimodal

- **Action 2** : un système de gestion intelligente des parkings pour optimiser le nombre de places sur le périmètre du pôle multimodal en affectant le stationnement par bassin versant par un système de guidage vers les places disponibles, une tarification dynamique des places de parking en fonction du mode utilisé par l'utilisateur...
- **Action 3** : un espace public intermodal pour un confort optimal des usagers en milieu méditerranéen notamment contre la formation d'îlots de chaleur
- **Actions 4 et 5** : un ensemble d'îlots à haute performance énergétique à partir de technologies innovantes.

D'autres actions complètent ces propositions dont notamment des points de charge électriques pour les véhicules en autopartage et le développement de Smart Grids.

#### UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ INÉDIT À CETTE ÉCHELLE

Pilotée conjointement par Nice Côte d'Azur et l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var, la démarche EcoCité propose ainsi un partenariat public/privé inédit à cette échelle qui :

- mobilise des partenaires privés spécialisés (grands groupes ou PME), notamment
  - NTIC et télécommunications : Demtech, IBM, CISCO, Orange
  - Energie et services urbains : Ecotémis, SAED, EDF, GDF Suez, ERDF, Véolia
  - Bailleurs et promoteurs : ICADE, Cogédim, etc.
- assure l'inscription territoriale de la démarche par l'intermédiaire des pôles de compétitivité (Capénergies, SCS, Mer, Risques, Pégase et l'interpôle Solutions Durables pour Ville Côtières) mais également grâce à une action publique de fond et de plus long terme, créant à partir de procédures et de modes d'organisation transversaux et efficaces les conditions les plus favorables aux investissements innovants.

En novembre 2011, le Premier Ministre a accordé 4,1 millions au titre de la première phase de sélection pour les actions suivantes :

- espaces publics innovants pour le Pôle multimodal Nice-Saint Augustin-Aéroport
- points de charge pour les véhicules électriques
- Smart Grids : réseaux électriques intelligents.

Les actions qui ont été présélectionnées pour la 2<sup>e</sup> phase sont :

- le monitoring urbain
- un ensemble de bâtiments à haute performance énergétique
- une centrale de stockage d'énergie solaire
- un dispositif de gestion mutualisée des stationnements
- un système innovant d'information des voyageurs

## 1.2. LES ACTIONS ENGAGÉES OU PRÉVUES EN COHÉRENCE AVEC LA STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE

Un certain nombre de démarches en cours ou programmées par l'EPA et par ses partenaires s'inscrivent déjà dans la stratégie qui vient d'être précisée et qui vise à préserver, restaurer et valoriser le territoire de l'Éco-Vallée.

Ces cadres et plans d'actions ou ces projets opérationnels confortent ainsi le positionnement environnemental de l'Éco-Vallée et contribuent à la cohérence du projet de territoire, mais aussi à son inscription dans des échelles de réflexion au-delà de ses limites.

### 1.2.1 LES CADRES ET PLANS D'ACTION SOCLES DE L'ÉCO-EXEMPLARITÉ

**GARANTIR LE NIVEAU D'EXIGENCE ENVIRONNEMENTALE DANS LES OPÉRATIONS :**

#### LE CADRE DE RÉFÉRENCE POUR LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DE L'AMÉNAGEMENT ET DE LA CONSTRUCTION

Éco-Vallée est désormais entrée en phase opérationnelle et l'EPA qui conduit l'opération est porteur d'un haut niveau d'exigence environnementale et de qualité urbaine et architecturale dont le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction, édité en juillet 2011, est le garant.

Le cadre de référence vise en effet à énoncer clairement la stratégie pour la qualité environnementale établie pour l'Éco-Vallée et à apporter une définition précise des objectifs découlant de cette stratégie et applicables par l'ensemble des responsables de l'acte d'aménager et de bâtir dans le cadre des opérations dont ils ont la responsabilité ; l'intérêt est de fédérer tous les acteurs autour des enjeux et des niveaux d'ambition définis pour le territoire et d'obtenir leur adhésion à ce cadre de référence, adhésion devant se matérialiser par une prise en compte des objectifs à atteindre au sein des projets.

Ce document s'applique à la fois à l'échelle du bâtiment (construction dans sa parcelle) et à l'échelle des opérations d'aménagement (zone d'aménagement, quartier, lotissement...). Plus précisément le cadre de référence concerne l'ensemble des opérations de création, de réhabilitation et de rénovation tant dans le domaine du bâtiment que de l'aménagement, situées à l'intérieur du périmètre de l'Éco-Vallée.

L'EPA appliquera le cadre de référence dans ses opérations pour :

- la conception et la réalisation des aménagements
- la rédaction du volet environnemental des cahiers des charges de cession de terrain
- l'appréciation du niveau d'ambition environnementale proposée

dans les réponses aux appels d'offre pour la cession des charges foncières ou la réalisation d'équipements

Pour tous les autres responsables de l'acte d'aménager et de construire, le Cadre de Référence constitue une base de reconnaissance de leur

exemplarité au regard des objectifs de l'Éco-Vallée et crée les conditions favorables pour entraîner les acteurs du territoire vers le niveau d'ambition souhaité dans l'OIN autour du triptyque « Proposition – Émulation – Reconnaissance ».

#### DISPOSER D'UN SOCLE DE CONNAISSANCES SUR LA BIODIVERSITÉ ET D'UNE BOÎTE À OUTIL PARTAGÉE : LE GUIDE POUR LA PRISE EN COMPTE DE LA BIODIVERSITÉ ET DES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES

Ce guide édité par l'EPA en juillet 2011 a pour objet d'identifier et de caractériser les fonctionnalités écologiques, dans la plaine du Var afin de pouvoir définir un système de gestion opérationnelle de la biodiversité sur ce territoire, en cohérence avec les territoires adjacents. Cette démarche, qui a ainsi une vocation très opérationnelle, s'inscrit dans l'esprit des lois Grenelle 1 et 2 et la boîte à outils de mesures sera véritablement un outil d'anticipation et d'aide à la décision. Il participe à l'élaboration de la trame verte et bleue et constitue une contribution au schéma régional de cohérence écologique.

Ce document s'adresse aux maîtres d'ouvrage publics et privés, à la maîtrise d'œuvre associée aux projets d'aménagement et de construction et aux entreprises en charge des réalisations, mais également aux collectivités en lien avec l'élaboration des documents d'urbanisme.

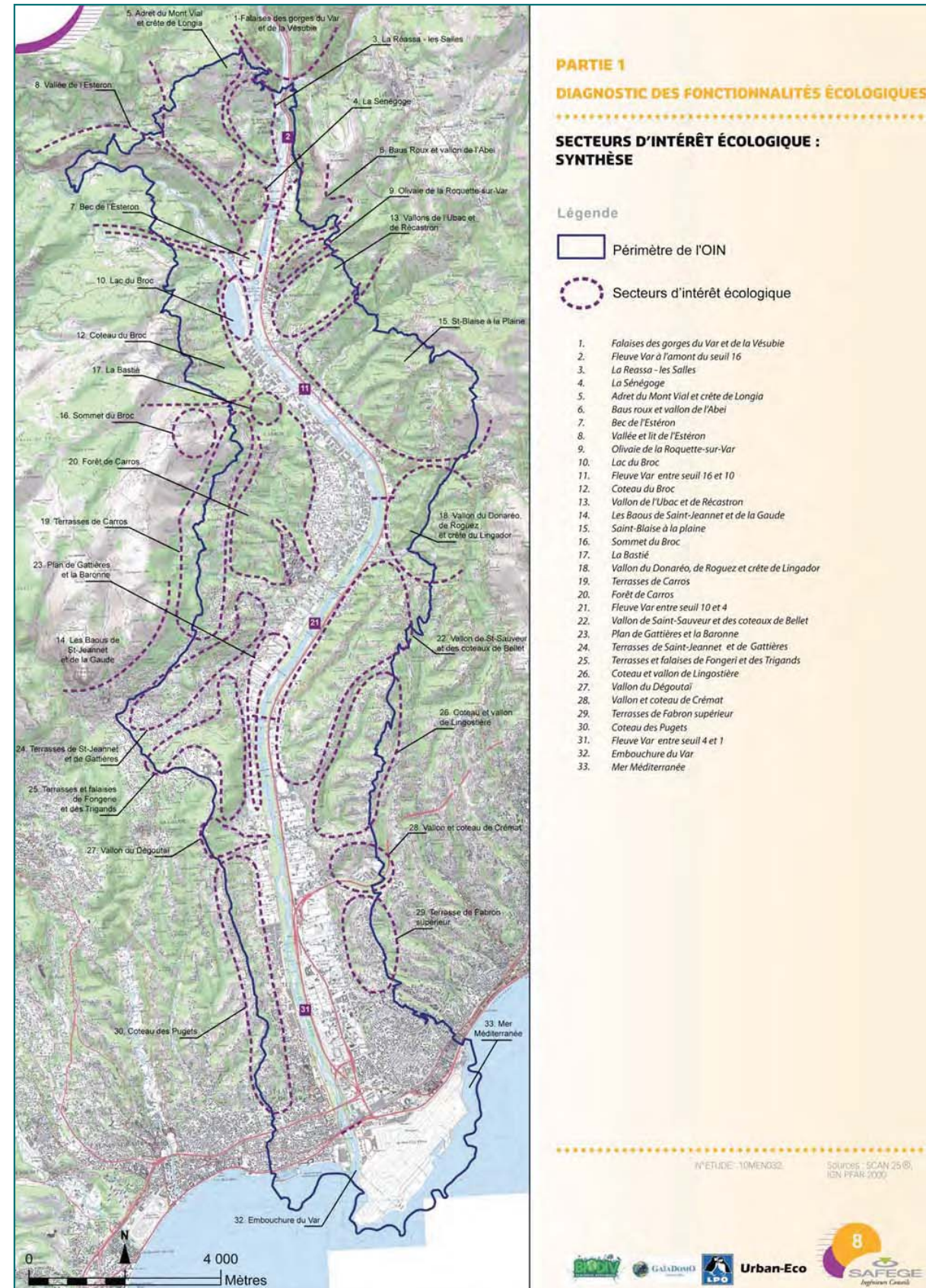
Il s'agit de disposer d'une part d'un socle de connaissances à mettre à disposition de tous les intervenants en amont des études environnementales réglementaires et d'autre part d'une boîte à outil qui permette de maintenir, préserver et restaurer les continuités écologiques aux deux échelles du projet de territoire et des projets aménagements. Les acteurs locaux pourront donc mener à bien leurs projets en intégrant dès l'amont de leur réflexion opérationnelle les ambitions de l'Éco-Vallée et les exigences législatives et réglementaires liées aux enjeux de la biodiversité.

Le diagnostic des fonctionnalités écologiques a ainsi permis d'identifier 33 secteurs d'intérêt écologiques dans le périmètre de l'OIN pour faciliter la localisation spatiale des enjeux et des propositions de mesures.

Le rôle de l'EPA est multiple :

- être dépositaire d'une base de données sur la biodiversité permettant de mettre à disposition des différents opérateurs une information retraitée et qualifiée
- faciliter, par ce biais, la préfiguration des évaluations environnementales en matière de biodiversité dans la plaine du Var
- utiliser cet outil pour les opérations qui se déroulent sous sa maîtrise d'ouvrage
- contribuer à la concrétisation des ambitions de l'Éco-Vallée à l'échelle du territoire et des opérations.

> GUIDE POUR LA PRISE EN COMPTE DE LA BIODIVERSITÉ ET DES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DANS L'ÉCO-VALLÉE



**APPLIQUER LES PRÉCONISATIONS DU SCHEMA D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) POUR GARANTIR LA QUALITÉ DE L'EAU ET LA PRÉSERVATION DES RESSOURCES : LE CONTRAT RIVIÈRE**

Un contrat de rivière nappe et basse vallée du Var visant à mettre en œuvre les préconisations du SAGE a été élaboré par la commission locale de l'eau (CLE du SAGE) et approuvé par le Comité d'agrément du bassin Rhône Méditerranée le 21 janvier 2011. Ce contrat de rivière comporte 23 actions, organisées en trois volets (qualité des eaux et assainissement, gestion physique et protection contre les inondations, gestion et sensibilisation). Le Conseil général des Alpes-Maritimes en assure l'animation.

Le coût global du contrat s'élève à 7,48 millions d'euros (hors taxes).

Ces actions s'organisent en 3 volets :

- qualité des eaux et assainissement : ce volet a pour but de maîtriser les pollutions à leur source afin de lutter contre la dégradation du Var, de l'embouchure et des nappes souterraines, et de maintenir les potentialités naturelles de ces milieux aquatiques pour atteindre les objectifs fixés par la transcription de la DCE en droit français
- gestion physique des milieux aquatiques et protection contre les inondations : ce volet comprend un programme de restauration et de valorisation du cours d'eau visant à répondre aux enjeux de la restauration des milieux aquatiques. Il intègre le PAPI sur la réduction du risque, la prévention des crues et la gestion de crise
- entretien, gestion et sensibilisation : les actions de ce volet portent sur la communication envers les acteurs et le public de la basse vallée, sur le suivi des opérations et sur une coordination des maîtres d'ouvrage

Ce contrat de rivière qui constitue le document de programmation pour l'objectif 2015 du SAGE est en cours de signature. Par délibération du 20 décembre 2010, le conseil d'administration de l'EPA a validé sa contribution à la mise en œuvre du plan d'actions du contrat rivière comme partenaire technique sur certaines actions et notamment son accompagnement dans le cadre de ses missions et au travers des aménagements dont il sera porteur, aux côtés de l'ensemble des partenaires.

Une première action déjà engagée à laquelle est associée l'EPA, consiste à mettre en œuvre une démarche collective d'amélioration de la gestion des effluents industriels de la rive droite du Var, en lien avec la réhabilitation de la station d'épuration de Saint-Laurent du Var : un accord cadre entre les clubs d'entreprises, les chambres consulaires, les collectivités et les financeurs publics et un plan d'actions pour la période 2011-2012 inscrit dans une convention prise en application de l'accord cadre ont été ainsi signés le 14 avril 2011.

**RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ DES ESPACES POUR LES BIENS ET LES PERSONNES : LES PAPI 1 ET 2**

Conscients du fort risque d'inondation dans la plaine du Var, les acteurs locaux se sont engagés, dès 2008 et sous l'impulsion du Ministère de l'Écologie, dans l'élaboration d'un Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI).

La convention PAPI 1 liant l'État et le Conseil général des Alpes-Maritimes a été signée le 29 juillet 2009. Ce premier programme d'actions qui doit s'achever en 2014 comprend une vingtaine d'actions, pour un montant global de 23,2 M€.

Le PAPI 1 pour la période 2009-2014 a constitué une première étape d'une gestion intégrée de prévention du risque inondation à long terme sur la basse vallée du Var et les vallons. Il s'agit d'un engagement à contribuer à un aménagement cohérent avec la prise en compte des phénomènes naturels prévisibles d'inondation en traitant les bassins versants de façon cohérente et intégrée, à informer le public pour développer la conscience du risque, à réduire la vulnérabilité des personnes et des biens. Ce programme déjà bien engagé, consiste en la mise en place d'un animateur coordonnateur, en l'accompagnement du transfert de domanialité de l'État au conseil général des Alpes-Maritimes et en la réalisation d'un ensemble d'actions agissant selon 4 axes de prévention : communication et information préventive, études de prévention, travaux sur les seuils et cours d'eau et mise en sécurité des digues du Var.

Ces actions, pour une grande partie terminées, ont fait substantiellement évoluer la prise en compte du risque inondation dans les politiques d'aménagement. Le PPRi approuvé en avril 2011 en atteste. Néanmoins, toutes les réflexions et études menées depuis quelques années, que ce soit dans le cadre du PAPI, du PPRi ou du SAGE de la Basse Vallée, mettent en évidence la nécessité de poursuivre les actions de prévention des inondations dans la basse vallée au travers d'un programme ambitieux à la hauteur des enjeux du territoire.

Le PAPI Var 2, suite logique du PAPI 1, poursuit les objectifs suivants :

- Objectif 1 : mieux connaître et prévoir les crues du fleuve et des vallons en veillant à une prise de conscience du risque inondation par les populations
- Objectif 2 : éviter tout risque d'aggravation des crues et réduire leurs conséquences sur les secteurs à forts enjeux humains et économiques pour des mesures de réduction de la vulnérabilité
- Objectif 3 : réduire le risque inondation par des actions de diminution de l'aléa visant à limiter en amont les écoulements, améliorer les conditions d'écoulement, renforcer les ouvrages de protection existants en veillant au respect des objectifs réglementaires.

Les actions proposées s'inscrivent clairement dans les objectifs sou-



> Promenade en rive droite / vision SEURA (©SEURA/EPA)

haités par le MEDDTL pour réduire les conséquences dommageables des inondations.

La mise en œuvre de ce programme s'intègre en effet dans une politique de gestion globale à l'échelle de la basse vallée du Var, le Conseil général des Alpes-Maritimes coordonnant et animant les projets structurants dans le domaine de l'eau et, d'ici fin 2011, il sera aussi le gestionnaire du Domaine Public Fluvial, comme prévu dans le PAPI 1. La poursuite du partenariat engagé lors du PAPI 1 avec les collectivités locales riveraines est un garant de la réussite de ce programme. Le dossier de candidature à la labellisation du PAPI Var 2 2012-2018, porté par le conseil général, a été présenté le 25 novembre 2011 au comité de bassin Rhône Méditerranée et à la commission mixte inondation le 13 décembre 2011. Il comporte 27 actions pour un montant global de 65,58 M€.

L'EPA s'est engagé à porter 3 démarches dans le cadre de ce PAPI Var 2 : la promotion des bonnes pratiques en aménagement et en construction auprès des aménageurs, l'étude de vulnérabilité et les plans d'alerte et de secours sur le périmètre du grand Arénas, la réduction de la vulnérabilité du secteur du MIN. Cet engagement reflète la volonté de l'établissement de participer activement, auprès de l'État et des collectivités territoriales, aux actions qui visent à développer la conscience du risque inondation, à contribuer à la gestion des situations de crise et à réduire la vulnérabilité aux crues sur l'ensemble du territoire. Cette volonté est conforme aux objectifs fixés à l'opération

d'intérêt national de la plaine du Var de développer un urbanisme éco-exemplaire tenant compte des équilibres naturels et cohérent avec la connaissance et la gestion du risque prévisible d'inondation. A ce titre, il a engagé au cours du second semestre 2011 dans le cadre du projet urbain du Grand Arénas la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) tel que prescrit par le PPRi. Ce schéma permettra de réaliser un aménagement cohérent avec la connaissance et la gestion du risque prévisible d'inondation.

#### RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DES GAZ À EFFET DE SERRE (GES) : LE PLAN CLIMAT ÉNERGIE (PCE)

Le plan d'actions du PCE départemental qui a résulté de l'état des lieux évoqué plus haut a abouti à la rédaction de 53 propositions en matière de bâti, de transport, d'énergie, de développement économique, d'adaptation au changement climatique. Le montant total évalué s'élève à environ 560 millions d'euros, pour l'ensemble des partenaires du territoire des Alpes-Maritimes, tous acteurs confondus, pour l'ensemble des actions : immédiates, prioritaires ou complémentaires pour atteindre progressivement les objectifs de réduction de 20% des émissions de GES émises par les Alpes-Maritimes. Conformément à l'application des lois Grenelle, NCA et la ville de Nice s'engagent également désormais dans un plan climat, auquel, comme pour l'échelle départementale, l'EPA est pleinement associé.

En complément des cadres déjà adoptés, le positionnement environnemental de l'Éco-Vallée s'enrichira et évoluera au travers de démarches engagées ou déjà programmées par l'État et les collectivités territoriales. Il est d'ores et déjà possible d'identifier :

- **Au niveau régional** : le schéma d'orientation pour une utilisation raisonnée et solidaire de l'eau / (SOURCE), la stratégie régionale de la biodiversité (SRB), la stratégie régionale de la mer et du littoral (SRML), le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le schéma régional climat air énergie (SRCAE), le profil environnemental régional (PER), le schéma régional d'aménagement et de développement durable (SRADDT)

- **Au niveau local** : le plan climat énergie territorial de Nice et de NCA, l'agenda 21, le plan communautaire pour la biodiversité, la charte du PNR sur la zone de recouvrement des deux périmètres OIN et PNR

L'EPA contribuera à l'élaboration de ces stratégies et schémas, notamment au travers du projet de territoire de l'Éco-Vallée et tiendra ses engagements de prise en compte dans l'ensemble de son action.

#### PRÉSENTER LA STRATÉGIE ET LES ENGAGEMENTS DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS DU SECTEUR AGRO-FORESTIER : LA CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORÊT

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 pour l'agriculture et la forêt au travers d'une stratégie déclinée selon trois piliers qui constituent des enjeux forts pour le territoire de l'Éco-Vallée

- préservation et mobilisation des espaces au travers d'une démarche foncière volontariste
- valorisation des atouts environnementaux de l'agriculture et de la forêt
- construction des bases d'une croissance économique durable

L'ensemble des représentants du monde agricole et forestier et l'EPA en sont signataires depuis le 15 octobre 2010. Cette charte se décline en 28 engagements et un plan d'actions a été constitué pour répondre aux enjeux qui constituent le cœur de la stratégie.

#### 1.2.2 LES ACTIONS OPÉRATIONNELLES RÉPARTIES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE L'ÉCO-VALLÉE

##### VALORISER LA TRAME BLEUE : LE PARC NATUREL DÉPARTEMENTAL DES RIVES DU VAR EN LIEN AVEC LE PARC DU LAC DU BROC

Le conseil général qui protège et valorise les espaces naturels sensibles dans le cadre d'un réseau de parcs naturels départementaux (PND) a décidé de créer un nouveau parc sur plus de 1000 ha dont 840 ha de lit mineur du fleuve Var.

Ce parc sera particulièrement original et se distinguera des autres PND sur plusieurs points :

- 1 un linéaire de 20 km
- 2 une rare multiplicité de paysages rencontrés
- 3 une biodiversité exceptionnelle reconnue par son inscription au réseau Natura 2000
- 4 un ancrage historique, patrimonial et culturel reconnu de tous.

Ainsi, le Parc Naturel Départemental des Rives du Var sera la colonne vertébrale de l'Éco-Vallée.

L'intégration du fleuve et de la zone naturelle au sein d'un vaste projet d'aménagement est un des grands enjeux éco-environnementaux qui sont la marque de fabrique de l'OIN. Ainsi, au-delà des problématiques de préservation de l'environnement (la zone Natura 2000 constituant le cœur de parc) et de gestion des risques de par les aménagements immédiats le long du fleuve, celle de l'intégration urbaine pourra être mise en œuvre par la détermination de portes d'entrée, zones de respiration en excroissance du parc, lieux ouverts propices à une appropriation par la population. Ces espaces pourront valoriser des activités agricoles et/ou des activités ludiques avec des composantes de parc

#### GARANTIR À L'HORIZON 2030 LA MÊME SÉCURITÉ D'APPROVISIONNEMENT ÉLECTRIQUE À L'EST PACA QUE DANS LE RESTE DU TERRITOIRE FRANÇAIS : LE CONTRAT D'OBJECTIF POUR LA SÉCURISATION ÉLECTRIQUE DE L'EST PACA

Un plan d'actions pour sécuriser l'alimentation électrique du département a été élaboré par l'ensemble des parties prenantes au contrat d'objectif. Les principales mesures identifiées portent sur :

- le développement des contrats de performance énergétique et des certificats d'économies d'énergie
- la création d'une structure de financement des actions d'économies d'énergie
- le développement de la production d'électricité d'origine photovoltaïque, hydraulique, géothermique, biomasse, sur réseaux d'eaux usées ou d'eau potable...
- la mise en place de solutions innovantes telles que les réseaux électriques intelligents.

Une campagne de communication pour inciter au changement de comportement en matière de consommations électriques couvre également les départements du Var et des Alpes-Maritimes.

En tant que territoire exemplaire du département, la plaine du Var se doit de mettre en application ces mesures de façon anticipée par rapport aux échéances réglementaires. Il s'agit de :

- trouver des solutions particulières de maîtrise de la demande d'électricité (MDE) notamment au travers de la réalisation de projets sobres en énergies
- développer la production d'énergies renouvelables sur la plaine du Var.

urbain. D'ores et déjà une voie verte cyclable permet de parcourir la rive gauche de l'embouchure jusqu'au pont de la Manda, elle se poursuit en rive droite en crête de digue jusqu'au pont Charles Albert. Il est à noter que la trame bleue a vocation à dépasser les limites du nouveau parc à aménager puisqu'elle vise à connecter (reconnecter) les systèmes et réseaux hydrauliques des versants, coteaux et vallons, en lien avec la trame verte.

**CRÉER UN ESPACE LUDIQUE ET NATUREL INNOVANT ET DE PROXIMITÉ : L'ÉCO-PARC**

Ce projet est porté par la ville de Nice et la Communauté urbaine NCA. Il aura vocation, à terme, à créer une vaste liaison naturelle entre le nord des Moulins et le nord des Arboras. Il s'agit de créer un parc novateur dans le domaine de l'environnement d'environ 15 ha à terme avec création d'un parc animalier de 1,5 ha (faune domestique) et en connexion avec l'actuel centre hippique existant. L'éco-parc pourrait être initié dans un premier temps sur une surface de 3,5 hectares maîtrisés par la ville de Nice au sud de la traverse des Baraques.

**RÉALISER UN AMÉNAGEMENT PAYSAGER, SUPPORT DE BIODIVERSITÉ URBAINE : LA RESTAURATION DU CANAL DES ARROSANTS**

Un ensemble de canaux a été créé au XIX<sup>ème</sup> siècle pour irriguer et drainer les parcelles cultivées au fil des endiguements. L'évolution de l'occupation du sol au niveau de la plaine du Var s'étant accélérée depuis plus de 40 ans, ces canaux ont perdu de leur fonctionnalité initiale et leur gestion n'est plus assurée. Sur la commune de Nice, le canal des arrosants n'assure qu'une fonctionnalité écologique très faible mais sert en fait d'exutoire aux eaux pluviales qui ruissellent des collines. Une réhabilitation écologique est désormais nécessaire. A ce titre, la communauté urbaine Nice Côte d'Azur a engagé une démarche de restauration de ce canal sur la portion voisine du projet de voie des 40 m en aval de Saint Isidore.

**FAVORISER LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE : LES PROJETS DE SMART GRID LABELLISÉS PAR L'ADEME**

Parmi ces 6 projets retenus sur le territoire national, deux sont en région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- Nice Grid : cette expérimentation d'un montant de 30,2M€, financée à 4M€ par l'État et à 7M€ par des fonds européens, est implantée sur la ville de Carros. Nice Grid testera le pilotage de production d'électricité photovoltaïque en couplage avec des systèmes de stockage installés sur site, et le pilotage des consommations de clients particuliers et tertiaires. Une analyse comportementale de ces différents clients est également prévue.
- REFLEXE : ce projet d'un montant de 8,8M€, financé par l'État à

hauteur de 3,5M€, est basé en région PACA avec des déploiements envisagés sur la plaine du Var. Ce dispositif permettra d'anticiper les comportements énergétiques et d'identifier les potentiels de flexibilité des installations consommatrices.

Le succès du réseau électrique intelligent dépend en partie de la capacité des consommateurs à adopter les nouveaux produits et services en lien avec le déploiement, et de l'évolution des comportements au regard de sa consommation électrique. Les bâtiments ainsi que leurs appareils électriques devront être préparés à interagir avec le smart grid (pilotage des usages, ...).

À ce titre, il conviendra de mettre en œuvre une politique de développement de smart grid pour l'ensemble de l'éco-vallée en distinguant d'une part les bâtiments nouveaux qui, de fait, pourraient être équipés pour être « smart grids compatibles » et d'autre part les équipements existants pour lesquels il pourrait être défini une hiérarchisation d'équipements immédiats minimum pour l'intégration aux réseaux, et complétés à la faveur d'opération de rénovation ou de réhabilitation par exemple.

**DÉVELOPPER LES TECHNIQUES INNOVANTES DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE : ÉCO-CITÉ (SMART GRID, ILOTS À HAUTE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE, PROJET DE STOCKAGE DE L'ÉNERGIE PHOTOVOLTAÏQUE)**

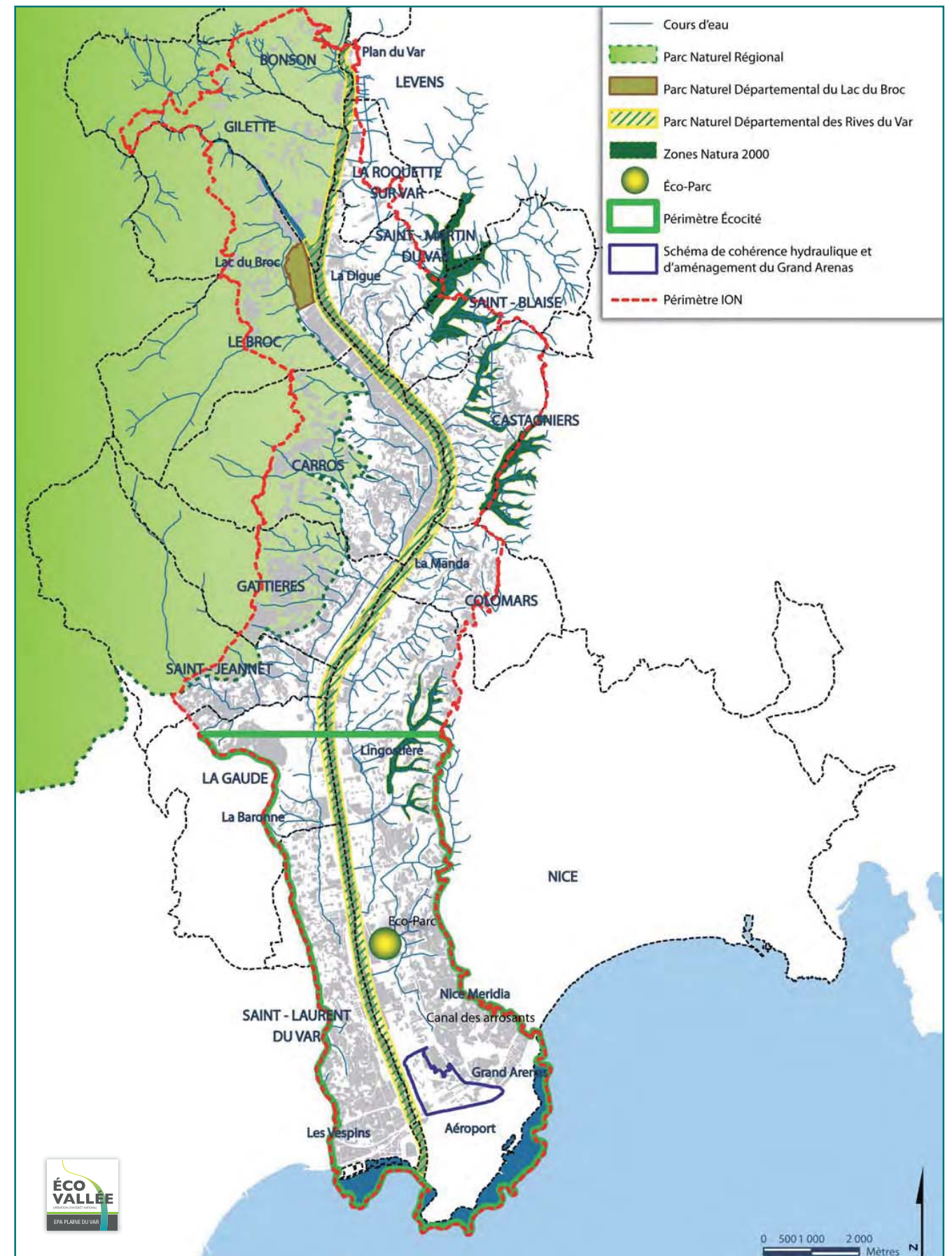
Les actions demandées en financement au fonds Ville de Demain s'inscrivent dans la stratégie d'ensemble de l'ÉcoCité, avec l'objectif d'être démonstratrices à l'échelle de l'Éco-Vallée.

Le caractère innovant et le haut niveau de performance environnementale des actions leur confèrent une visibilité exceptionnelle. Ces actions ont vocation à être déployées dans un second temps à l'échelle de l'Éco-Vallée et de l'agglomération toute entière, ce qui sera facilité par la preuve de leur faisabilité technique et industrielle et de leur rentabilité économique. En particulier, les actions îlots exemplaires viendront alimenter les documents de qualification et d'urbanisme qui seront développés dans le cadre du programme d'aménagement de la plaine du Var. Le caractère reproductible des actions prendra notamment en compte la spécificité méditerranéenne de l'ÉcoCité.

Parmi ces projets nous pouvons citer :

- smart Grid : développement d'un cadre de référence sous forme d'une charte smart-grid compatible applicable à l'ensemble des travaux de construction et d'aménagement de l'ÉcoCité, en lien avec la réflexion engagée avec la CCI
- espace public intermodal pour un confort optimal des usagers en milieu méditerranéen : réalisation d'un espace public intermodal innovant intégrant notamment la lutte contre les îlots de chaleur urbains

**> PRINCIPALES ACTIONS ENGAGÉES ET PRÉVUES**



- ilots à haute performance énergétique et environnementale : construction d'îlots avec un bilan énergétique positif à partir de technologies innovantes
- centrale de stockage de l'énergie photovoltaïque : installation de deux centrales de production/stockage d'énergie solaire thermique (19 000 m<sup>2</sup> au sol)
- monitoring urbain : évaluation des performances environnementales au travers du développement du monitoring sur les paramètres du métabolisme urbain

#### VALORISER LES RESSOURCES EXISTANTES :

##### LES PRINCIPAUX PROJETS ACTUELLEMENT PORTÉS PAR DES ACTEURS PRIVÉS

Les deux principaux projets dans le domaine des déchets et de la production énergétique :

##### ■ Le centre de valorisation des déchets industriels banals (porté par VEOLIA)

Ce projet doit permettre de traiter 125 000 T/an de déchets industriels banals avec la création d'un centre de tri et de transfert à proximité du PAL sur Nice.

Cet équipement permettra de compléter le panel d'équipement de traitement et de valorisation des déchets déjà existants dans la plaine du Var avec le centre de regroupement et de tri des déchets de chantiers sur le chemin du Saquier sur Nice Lingostière réalisé par VEOLIA (capacité : 30 000 T/an) et le centre de valorisation organique du SMED, au Broc, qui peut traiter 40 000 tonnes d'ordures ménagères et 10 000 tonnes d'emballages ménagers, en provenance de près de 80 communes du moyen et haut pays.

L'objectif est de disposer d'une filière globale de traitement assurant une production de compost, un tri et une valorisation matières optimisée ainsi qu'un enfouissement des seuls refus secs. À cet effet, une unité de Stockage est également prévue pour recevoir les déchets non valorisés par cette installation. Son implantation est prévue sur la commune de Massoins en amont.

##### ■ Le pôle de valorisation de la biomasse forestière (porté par la SARL Coulomp & fils et par EDF Optimal Solutions)

Ce projet consiste à associer sur le même site, dans le secteur du bec de l'Estéron, une scierie et une unité de cogénération biomasse qui produira de la vapeur utilisée à des fins thermiques et de l'énergie électrique à injecter sur le réseau.

Cette unité de bois-énergie intégrée dans un complexe global d'activités liées au travail du bois, permet d'une part une valorisation directe des sous-produits de fabrication de bois d'œuvre (écorces,

sciures, etc...), et d'autre part la production de combustibles (pellets), et d'énergies transformées (électricité, chaleur).

Ce projet multi-activités autour du bois, va largement contribuer à structurer la filière bois départementale, en cohérence avec les ambitions légitimes et historiques au niveau local, ainsi qu'avec la politique énergétique menée actuellement aux niveaux national et régional.

#### 1.2.3 LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET D'ÉDUCATION

##### AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

La sensibilisation et l'éducation au développement durable constituent un volet du projet de territoire afin de favoriser l'application concrète de la stratégie d'éco-exemplarité de la plaine du Var et permettre son appropriation et l'adhésion de l'ensemble de ses habitants et plus largement de ses usagers.

Les actions déjà engagées qui sont présentées ci-dessous et les actions et démarches à définir, y compris celles à mener en cohérence avec la charte du PNR des Préalpes d'Azur, permettront d'accompagner l'ensemble du processus d'amélioration du cadre de vie, au travers de l'évolution des pratiques de tous les acteurs de l'Éco-Vallée.

#### CONTRIBUER À LA SENSIBILISATION DES JEUNES AU DÉVELOPPEMENT DURABLE :

##### LE PROJET ÉDUCATIF SUR L'ÉCO-VALLÉE

Le CRDP de l'académie de Nice, le conseil général et NCA en partenariat avec l'université de Nice, la ligue pour la protection des oiseaux et l'EPA ont uni leurs efforts, depuis plus d'un an et demi, pour le développement et la mise à disposition de supports pédagogiques axés sur la vallée du Var.

L'élaboration du projet vise non pas à communiquer sur l'Éco-Vallée, mais à sensibiliser le jeune public aux problématiques de développement durable qui se présentent dans la vallée grâce à l'utilisation d'affiches reprenant neuf thématiques de l'éco-développement comme l'urbanisme, les énergies renouvelables, le peuplement ou encore le tri des déchets.

Concrètement, ce projet se déroulera en plusieurs phases. La première phase va consister à déployer dans les écoles et collèges de tout le territoire une exposition sur le développement durable. L'objectif est de contextualiser toutes les problématiques pour sensibiliser les élèves. Un site internet fera le relais de cette exposition et proposera à tous les enseignants des pistes pédagogiques et des supports adaptés à leur niveau d'enseignement, du primaire et du secondaire, à destination des élèves. Ces supports serviront à la fois aux futurs citoyens de l'Éco-Vallée mais aussi à ceux d'autres territoires engagés dans la même mutation.

#### ELABORER UNE POLITIQUE D'ANIMATION ET D'ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES PARCS NATURELS DÉPARTEMENTAUX

Espaces naturels protégés et entretenus, les parcs naturels départementaux ont pour vocation d'accueillir les habitants des Alpes-Maritimes et les touristes, de faire découvrir des sites exceptionnels, d'informer et de sensibiliser au respect de l'environnement et d'offrir des aires de loisirs et de détente.

Leurs caractéristiques physiques très variées (superficie, topographie), leur localisation, la diversité des milieux naturels et les aménagements dont ils font l'objet, permettent de répondre à ces objectifs. Un guide permet de visualiser chacun des parcs existants

Pour faciliter la découverte de ces milieux, le Conseil général propose tout au long de l'année différentes formes d'animations organisées en partenariat avec des associations spécialisées (Centre de Découverte du Monde Marin, Planète Science Méditerranée, Ligue de Protection des Oiseaux, Fédération Départementale de Pêche et de Protection des Milieux Aquatiques, Comité départementaux de Spéléologie et d'Escalade) qui s'appuient sur des équipements à vocation pédagogique (sentiers thématiques, panneaux d'interprétation...) et sont complétés par des conseils et des interventions de gardes nature.

Il est déjà ainsi dans le parc naturel départemental du lac du Broc qui propose un parcours ludo-sportif adapté aux personnes à mobilité réduite (Labellisation Tourisme & Handicap en cours).

Cette démarche s'étendra à termes au parc des rives du Var où un parcours et de la signalétique pour non-voyants sont à l'étude ainsi qu'à l'espace protégé situé au bec de l'Estéron.

#### 1.3. LES RÉFLEXIONS À APPROFONDIR ET STRATÉGIES COMPLÉMENTAIRES À DÉFINIR

Il est nécessaire de préciser à ce stade que le financement des opérations menées sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA auxquelles s'ajoutent les opérations portées par d'autres acteurs publics ou privés dans le respect des orientations stratégiques de l'Éco-Vallée, s'inscrit dans le cadre d'un premier protocole financier couvrant les 15 prochaines années.

Cependant, rien n'empêche de mener des réflexions complémentaires qui pourront entraîner des ajustements et des modifications du cadrage actuel au vu de l'évolution des démarches et de l'émergence possibles de nouvelles opérations durant cette première période, mais aussi au regard de la temporalité de l'opération d'intérêt national qui se développera sur une trentaine d'année.

Ce chapitre a donc vocation à identifier, de façon non exhaustive, les questionnements et points de réflexion qui devront compléter progressivement ce premier axe « Restaurer, préserver, valoriser un territoire exceptionnel mais altéré ».

#### PRÉSERVATION ET VALORISATION DES COTEAUX, DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES À DESSINER

Bien que souvent oubliés dans la perception que l'on a de la basse vallée du Var, les coteaux, qui recouvrent cependant les 2/3 du territoire de l'OIN, représentent un élément très fort de sa morphologie et sont caractérisés par la présence de pentes plus ou moins marquées conjuguée à une dominante naturelle avec de grands espaces boisés à mi-pente et des vallons étroits.

La concurrence des activités et des infrastructures dans la plaine ont progressivement relégué sur les versants le développement de l'habitat, prolongeant ainsi une logique ancienne d'implantation des villages perchés, à l'abri des crues, bénéficiant d'une bonne exposition. Tout au long de la vallée du Var, les silhouettes de villages médiévaux ponctuent le parcours, identifient les territoires communaux que l'on traverse, servent de repère au cheminement. Le développement sans limite de l'habitat pavillonnaire brouille cette lecture simple, efface, par son uniformité, les modèles de relief, et, quand les crêtes sont touchées, entre en concurrence avec ces silhouettes repères.

Les questions qui se posent portent ainsi sur l'équilibre entre la préservation des ressources naturelles et le besoin de développement :

- Comment conjuguer la préservation des espaces naturels et le besoin d'un développement social des villages ?
- Quelles actions prioritaires doivent être conduites pour permettre une évolution et une modernisation de ces villages sans dénaturer leur authenticité, en préservant ou restaurant leurs abords pour mieux valoriser les perspectives ?
- Comment préserver ou restaurer les fonctionnalités écologiques des coteaux et comment traiter l'eau et les ruissellements ?

Les projets qui s'y développeront doivent répondre par ailleurs à une exigence de haute qualité environnementale dans tous ses aspects (intégration au site, déplacements, performance énergétique, réduction/compensation des impacts...).

#### DÉVELOPPEMENT D'UNE STRATÉGIE D'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE, DES DYNAMIQUES À CRÉER ENTRE ACTEURS ÉCONOMIQUES

Comment et avec quels acteurs pérenniser la démarche d'écologie industrielle engagée sur l'Éco-Vallée ?

Afin d'accompagner un développement durable du territoire, l'EPA de la Plaine du Var a entamé une démarche donnant la parole aux acteurs économiques locaux. Pour cela, il a choisi de s'appuyer sur l'outil de l'écologie industrielle et territoriale, démarche à la fois souple et rigoureuse. En effet, toutes les industries, toutes les productions et toutes les consommations portées par un territoire se traduisent dans la circulation et le stockage de matières et d'énergies en relation étroite avec la nature : c'est l'écosystème du territoire. Ce dernier recèle des possibilités insoupçonnées pour améliorer durablement la compétitivité économique et écologique d'une entreprise, d'une



> Eolienne sur la RD 6202 bis (© EPA)

organisation et du territoire dans son ensemble. L'enjeu de cette démarche dans la plaine du Var est donc d'identifier et de convertir ces possibilités en projets. En s'aidant de l'analyse des flux et stocks de ressources en matières et énergies et en s'appuyant sur la mobilisation des acteurs économiques, il s'agit de structurer des projets transversaux et coopératifs entre les acteurs du territoire, garants de la durabilité des actions envisagées qui se traduisent concrètement en synergies (déchets des uns, matières premières pour les autres...), mutualisations et boucles économiques locales. De même on devra rechercher la rationalisation des espaces industriels.

Pour pérenniser la dynamique des acteurs économiques qui se sont mobilisés pour agir dans le sens d'un territoire de la plaine du Var durable, une réflexion sur une animation ultérieure est donc nécessaire.

A noter qu'un « zoom » de la démarche sur la Zone Industrielle de Carros, avec l'association du club des entreprises, est réalisé en parallèle dans le cadre de la mission DGCIS (Ministère des Finances), pilotée par l'association OREE et portant sur cinq zones françaises pilotes pour expérimenter des démarches d'écologie industrielle. Les résultats de ce travail sont attendus pour le début 2012 et devraient se concrétiser par l'édition d'un guide de sensibilisation à l'écologie industrielle.

#### **DÉVELOPPEMENT DE SYNERGIES AVEC LE FUTUR PARC NATUREL RÉGIONAL DES PRÉALPES D'AZUR, DES RELATIONS À CONCRÉTISER**

La démarche portée depuis plusieurs années par la Région avec l'État et l'ensemble des collectivités et acteurs concernés a permis de démontrer la pertinence de la création d'un parc naturel régional dans les Alpes-Maritimes. Un projet de charte, un plan de parc et un programme d'actions ont été élaborés avec l'ensemble des acteurs concernés. Six communes situées en rive droite du Var ont une partie de leur territoire inscrite dans les 2 périmètres PNR et OIN. Un périmè-

tre commun est ainsi identifié et reflète les volontés conjointes entre le syndicat mixte du PNR et l'EPA de travailler ensemble sur les enjeux de développement durable du territoire concerné.

La labellisation du PNR est espérée début 2012, l'enquête publique réalisée en avril-mai 2011 ayant donné lieu à un avis favorable à la charte du projet de Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur présenté par la Région PACA..

Comment et sous quelle forme concrétiser l'adhésion commune à la charte du PNR et au projet de territoire ? sur quelles thématiques ? biodiversité et trame verte et bleue, aspects éducatifs, culturels et touristiques, agriculture des coteaux ?

#### **ELABORATION D'UN SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT ÉNERGÉTIQUE, DES POTENTIALITÉS À CONNAÎTRE ET VALORISER**

Au regard de l'enjeu majeur que représente l'énergie pour l'ensemble des Alpes-Maritimes et pour les activités existantes et à venir, l'EPA envisage, avec le soutien de l'ADEME et en cohérence avec les actions menées par les acteurs locaux, d'élaborer une étude prospective des potentialités de production d'énergies renouvelables et de maîtrise des consommations. Cette réflexion permettra d'anticiper les besoins futurs des aménagements projetés et de proposer des solutions adaptées qui tiennent compte d'une gestion équilibrée des ressources et de leurs usages à l'échelle de la vallée.

Cette démarche contribuera à la sécurisation de l'approvisionnement énergétique du territoire par des productions locales décentralisées et durables.



> Le Var et le village de La Roquette-sur-Var (©EPA)

## AXE 2 AMÉNAGER DURABLEMENT UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE MAIS DÉSORDONNÉ

L'axe 1 a permis de mettre en évidence la diversité et la richesse du territoire de la plaine du Var ainsi que ses nombreux enjeux en matière de restauration, préservation et valorisation. La DTA, comme déjà indiqué, a défini cet espace comme un secteur stratégique de développement et en a décliné les orientations et objectifs en matière notamment d'aménagement.

Pour construire sa stratégie, l'Éco-Vallée a choisi de conjuguer deux approches fondamentales :

- les ambitions préconisées pour les différents types d'espaces de la plaine du Var
- la définition des quatre grandes séquences rythmant le périmètre de l'Éco-Vallée.

Ces approches s'appuient :

- sur une politique foncière spécifique conduite par l'EPA, l'EPF PACA et les collectivités territoriales concernées
- sur une structuration et une mise en cohérence de ces espaces par des trames viaires (routes, lignes de tramway, voies ferrées, pistes cyclables, cheminement...) et écologiques (trame verte et bleue).

### LES AMBITIONS PRÉCONISÉES POUR LES DIFFÉRENTS TYPES D'ESPACES DE LA PLAINE DU VAR

Dans le cadre du diagnostic préalable aux études de définition réalisé en 2009, un travail de qualification des espaces a été conduit, définissant quatre types d'espaces « Espaces naturels » et « Espaces agricoles », « Espaces de renouvellement » et « Espaces de mutation ».

#### ■ Espaces naturels : préservés, restaurés, valorisés dans le projet de l'Éco-Vallée

Les espaces naturels sont des zones de captage d'eau pour l'alimentation, des vallons réceptacles des coteaux, des boisements, des espaces protégés plus « sensibles » qui rendent nécessaires des mesures de protection, de valorisation. Ces espaces, présentés dans la carte de l'état initial de l'axe 1 font l'objet, comme l'ont montré les principes de restauration et préservation, d'une attention particulière par une approche réglementaire et volontariste avec la définition des secteurs d'intérêt écologique et de mesures appropriées pour conforter ou rétablir les continuités écologiques.

#### ■ Espaces agricoles : un enjeu déterminant pour le développement durable de la plaine

La Plaine du Var est à l'origine une plaine agricole. La pression du foncier et les difficultés rencontrées par les exploitants agricoles ont contribué à restreindre la place de l'agriculture sur ce territoire pour-

tant idéal pour cette pratique (qualité de la terre, exposition, climat, situation vis-à-vis du bassin de consommation). Les exploitations encore présentes sur le territoire, qui pour certaines font l'office de référence en termes de qualité des productions, en témoignent.

La DTA, approuvée en décembre 2003, pose le principe d'une requalification et restructuration de la plaine du Var où les espaces agricoles joueraient un rôle de stabilisation et de « coupure verte d'urbanisation ». La DTA, que ce soit dans les modalités d'application de la loi Littoral ou dans la carte sur les orientations pour l'aménagement de la basse Vallée du Var, identifie plusieurs secteurs où les terres agricoles doivent être maintenues (au total entre 360 et 490 hectares).

Une analyse réalisée récemment par la DDTM permet de préciser l'évolution des surfaces agricoles dans le périmètre de l'OIN à partir de l'observation de photos aériennes entre 1990 et 2009. Elle distingue dans son analyse deux types différents d'occupation agricole du sol correspondant l'un à une agriculture de plaine et l'autre à une agriculture de coteaux. Les évolutions ne doivent pas être examinées à la parcelle (pour des raisons techniques de référentiels, de calages etc...), mais en tendance, en masse.

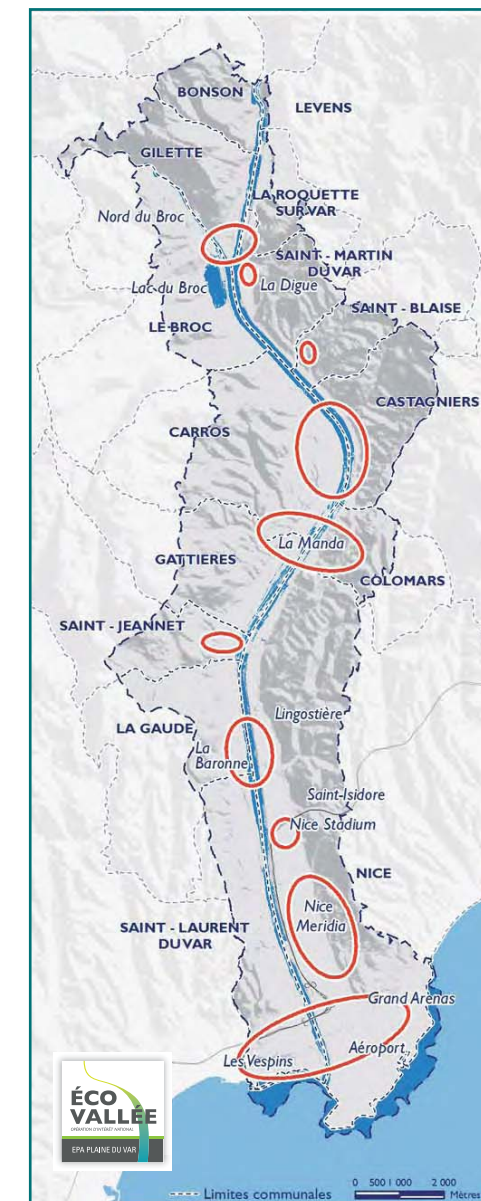
Les tendances constatées sont significatives : des 435 hectares de surface agricole de plaine exploités en 1990 ne subsistent plus que 210 hectares en 2009. Dans le même temps, les coteaux ont perdu une centaine d'hectares de surface agricole, passant de 470 à 365 hectares. Cette disparition n'est pas localisée, concentrée en un ou plusieurs secteurs : elle concerne tout le périmètre de l'OIN et a pour conséquence un « émiettement » des espaces agricoles encore plus conséquent. Cette étude met également en évidence l'écart existant entre les zones qualifiées d'agricoles dans les documents d'urbanisme et les terres effectivement cultivées.

#### ■ Espaces de renouvellement : les projets de requalification portés par les partenaires de l'EPA

Il s'agit d'espaces plus contraints, morceaux de ville, quartiers constitués, zones d'activité existantes, qui feront l'objet de programmes spécifiques destinés à engager leur mutation vers une éco-compatibilité à la hauteur des ambitions de l'OIN. L'objectif partagé par l'ensemble des acteurs est de les reconverter partiellement, de les requalifier, de les densifier, de renforcer leur attractivité et leur positionnement.

C'est dans ces espaces que sont particulièrement traités deux éléments essentiels du développement durable ; d'une part la mise aux normes et l'expérimentation de procédés éco-démonstrateurs (économies d'énergie, traitement des déchets, réhabilitation des bâtiments, initiative liées à l'énergie décentralisée...) et d'autre part les modalités d'intégration de ces espaces dans une démarche d'ensem-

### > ZONES DE COHÉRENCE ASSOCIÉES AUX PRINCIPAUX ESPACES MUTABLES



ble en lien avec les enjeux de mobilité, d'intégration de trames vertes et paysagères et d'écologie industrielle... Deux types d'espaces sont particulièrement concernés : les quartiers d'habitat à renouveler des Moulins et de Point du Jour, et les zones d'activités.

#### ■ Espaces de mutation au cœur des zones de cohérence d'aménagement durable de l'Éco-Vallée

Les espaces « de mutation » sont classiquement définis comme des espaces peu denses, en partie occupés par des fonctions ou des activités à intensifier ou à requalifier ; plus « malléables ». Ils offrent aux équipes d'architectes et d'urbanistes choisies par les maîtres d'ouvrage des champs des possibles permettant d'imaginer des formes d'urbanisations nouvelles dans le respect de l'identité des lieux et des grands principes d'aménagement durable définis dans ce chapitre.

Les différents travaux d'analyse topographique ont défini que les « espaces de mutation » couvrent environ 450 ha, soit 4,5 % du périmètre. Ils s'inscrivent dans des zones de cohérence dont l'occupation du sol est diverse (nature, agriculture et urbanisation). Ces espaces ont donc des fonctionnalités multiples (corridor écologique, couture urbaine, bâti, espace public, voirie...) et constituent les secteurs sur lesquels s'inscrivent les opérations d'aménagement durable de l'Éco-Vallée. Au sein de ces espaces un équilibre sera recherché entre les parties urbanisées et les espaces naturels et agricoles.

#### LA DÉFINITION DES QUATRE GRANDES CENTRALITÉS RYTHMANT LE PÉRIMÈTRE DE L'ÉCO-VALLÉE

Les travaux des équipes internationales d'urbanistes dans le cadre des études de définition ont conforté et développé l'approche de la plaine à travers 4 séquences géographiques, comme autant de centralités.

#### ■ L'estuaire : vitrine du dynamisme métropolitain

L'estuaire concerne les communes de Nice en rive gauche et Saint Laurent du Var en rive droite. Cette séquence se caractérise par son ouverture sur les grands paysages marins, alpins et urbains de la côte. C'est par définition un espace vitrine du dynamisme métropolitain, avec l'aéroport, les grandes infrastructures, les quartiers d'affaires et d'innovation. Cet espace intègre en outre un site remarquable pour la biodiversité : l'embouchure du Var (« la petite Camargue »). Les deux premières opérations prioritaires que sont Grand Arénas et Nice Meridia sont, comme présenté plus bas, porteuses de cette vocation.



### ■ « Var central » : espace bi-rive emblématique de la cohabitation agriculture-urbanisation

« 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 porte la vocation historique de la plaine du Var, d'abord avec l'agriculture, puis avec des activités de logistique 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.

### ■ Le méandre : espace d'opportunités pour le développement d'une « centralité secondaire »

Le méandre concerne les communes de Colomars, Castagniers, Gattières et Carros, avec principalement Carros-La Manda dans l'organisation d'un « pôle de centralité secondaire » en liaison avec les villages perchés de cette partie du périmètre. 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, fonctionnelles et doté d'une très forte composante économique et entrepreneuriale de nature à dynamiser l'ensemble de l'Éco-Vallée.

### ■ La confluence : transition entre vallée et montagne

La confluence concerne les communes du Broc, Gillette, Bonson, Saint Blaise, Saint Martin du Var, la Roquette sur Var et Levens-Plan du Var, dans sa fonction de lien avec les territoires situés au-delà de La Mescla, et dans son rôle structurant du nord du périmètre de l'OIN. Cette séquence est la porte d'entrée du haut pays, avec les vallées de la Tinée et de la Vésubie et aussi un espace en partie protégé et inclus dans le Parc Naturel Régional. C'est un espace vivant, d'habitats villageois aux caractéristiques d'authenticité porteur de l'identité montagnarde historique du territoire.

La conjugaison de ces deux approches du territoire de l'Éco-Vallée permet de poser le cadre du projet d'aménagement durable définissant de manière cohérente et pour chacune des zones des stratégies d'intervention pertinentes et respectueuses de l'environnement.

### UNE STRATÉGIE FONCIÈRE POUR L'ÉCO-VALLÉE

Au sein de ZAD créées par le préfet, l'EPA dispose du droit de préemption. Il a délégué ce droit à l'établissement public foncier régional (EPF PACA). La politique foncière conduite dans l'Éco-Vallée s'appuie sur un double principe fondateur « ni spoliation, ni spéculation ». Elle concerne :

- **la veille foncière**, en favorisant une régulation du marché à travers l'exercice du droit de préemption. La mise en œuvre d'études urbaines permet l'identification d'un parti d'aménagement/schéma d'organisation et précise les sous-périmètres opérationnels d'initiative publique
- **l'impulsion** sur les périmètres opérationnels définis, en permettant une intervention foncière plus active et ciblée à travers : le droit de préemption, les négociations amiables sur les sites stratégiques et la procédure d'expropriation si nécessaire.

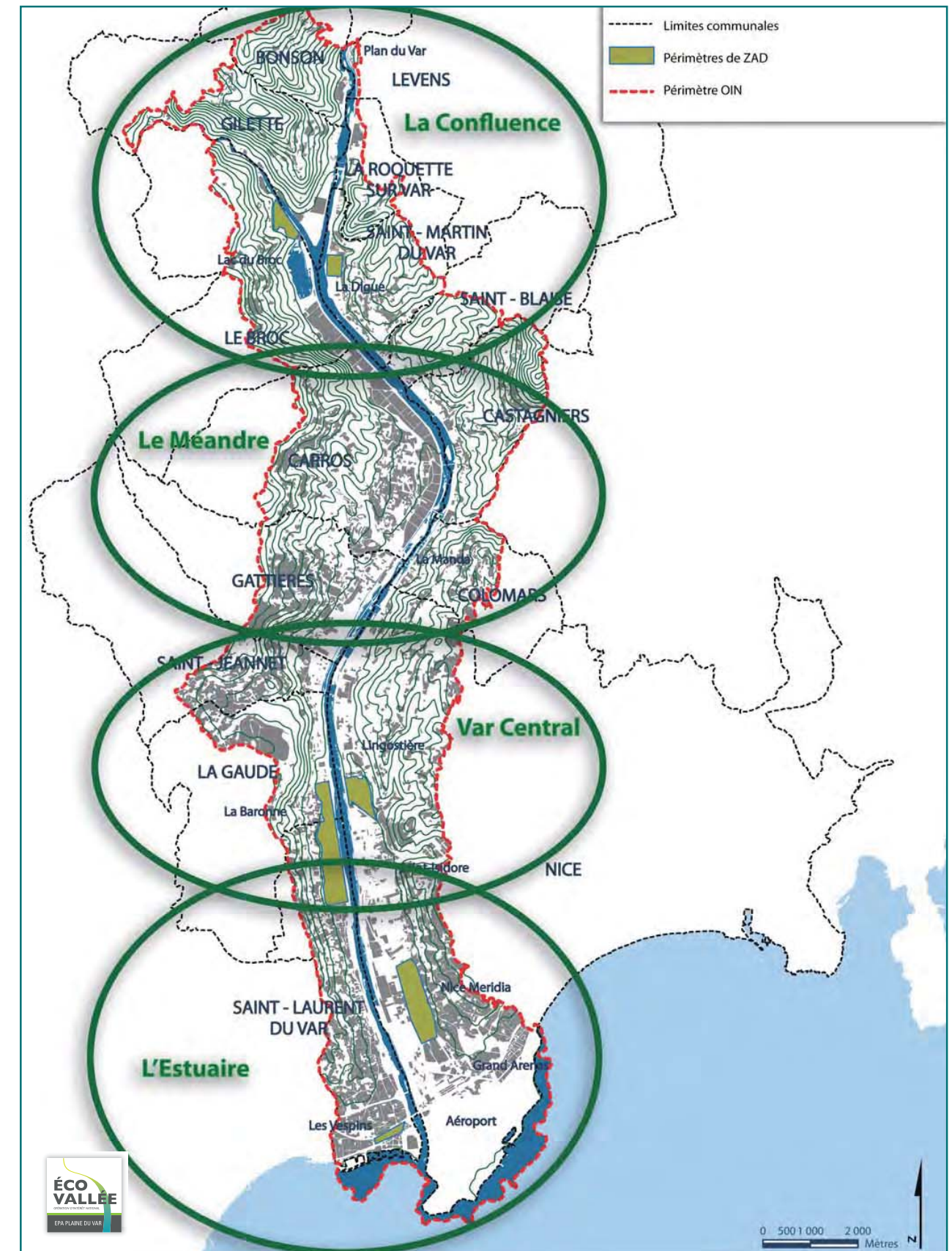
Après la création d'une ZAD pré-opérationnelle décidée par le préfet des Alpes-Maritimes et qui portait sur un large périmètre de près de 3000 hectares, six premiers périmètres de ZAD ont été définis par le préfet en juillet 2011 (voir carte ci-après), après consultation des collectivités territoriales.

Pour la mise en œuvre de ces premières ZAD, une convention entre l'EPA, l'EPF PACA et les collectivités partenaires (conseil général des Alpes-Maritimes, NCA et commune du Broc), encadre la poursuite de la politique foncière dans l'OIN en vue de préserver les secteurs de développement de projets d'initiative publique qui ont été identifiés, ainsi que leurs conditions de réalisation.

Cette convention, au terme d'échanges entre les partenaires, est désormais signée. Elle fixe le cadre général de l'intervention des partenaires, notamment les conditions de gestion des biens acquis par l'EPF PACA, et les modalités d'intervention juridique et financière.

Elle reprend également à son compte les biens précédemment acquis au titre des conventions pré-ZAD et conventions cadres.

## > LES 4 CENTRALITÉS ORGANISANT L'ÉCO-VALLÉE



## 2.1. LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DURABLE DE L'ÉCO-VALLÉE

Au moment de la rédaction de ce document, trois maîtrises d'œuvre urbaines portées par l'EPA sont en cours : Grand Arénas, Méridia, La Baronne-Lingostière. Conduites par de grands cabinets d'architectes-urbanistes, elles permettront de disposer de propositions de composition urbaine sur les opérations retenues comme prioritaires et représentant, en incluant les périmètres de réflexion qui y sont associés, les ¾ des espaces de l'OIN considérés comme mutables. Ces trois premières opérations, complétées par les projets conduits par les partenaires de l'EPA, viendront structurer les deux centralités du sud de la plaine : l'Estuaire et Var central.

S'appuyant sur les réseaux d'infrastructures existants ou préprogrammés ces opérations seront reliées entre elles par les trames vertes et bleues formant une ossature essentielle du projet d'ensemble. En rive gauche, d'autres éléments de liaisons forts participeront à la structuration de cette partie de la plaine : le projet d'éco-parc entre l'éco-quartier de Saint Isidore et le nord du technopôle urbain de Nice Méridia ou encore la réhabilitation du canal des arrosants par exemple.

A ce stade, des démarches similaires ne sont pas encore engagées pour les centralités du méandre et de la confluence. Elles le seront à moyen terme et permettront, en recherchant notamment les spécificités de ces deux secteurs à enjeu, de disposer de schémas de composition ambitieux. La cohérence de l'aménagement ou des réaménagements de ces deux centralités passera notamment par la définition d'une politique de transport et de déplacement dont divers scénarios ont été proposés par les études de définition mais qui n'ont pas encore fait l'objet d'arbitrages stratégiques, techniques et financiers. De la même façon la mise en œuvre effective des pôles agricoles d'excellence envisagés par la chambre d'agriculture auront un impact fort sur l'organisation et le fonctionnement de ces deux centralités.

Ainsi, comme il a été indiqué dès l'introduction, il ne s'agit pas à ce moment de l'opération d'élaborer un schéma d'aménagement d'ensemble pour les 10 000 ha du périmètre, mais de faire apparaître dans cette première version du projet de territoire les grands principes qui doivent guider l'ensemble des réflexions d'aménagement et d'urbanisme et les premiers projets qui les traduisent.

### 2.1.1 LE PRINCIPE DE « TRESSAGE » D'UN TERRITOIRE FLUVIAL S'ÉTENDANT SUR 25 KM

Les équipes en charge des études de définition ont proposé différentes possibilités pour un traitement bi-rive du territoire. Le choix

arrêté est de privilégier un tressage des activités plutôt qu'une spécialisation de chaque rive afin de favoriser un aménagement plus équilibré du territoire et plus propice au développement des activités humaines.

#### INTÉGRER LE FLEUVE VAR COMME PRINCIPE DE BASE DE LA DÉMARCHE D'AMÉNAGEMENT DURABLE

Le fleuve Var est la caractéristique majeure de ce territoire, il a façonné non seulement sa géomorphologie, mais aussi les modes d'aménager la vallée, l'histoire, l'habitat et l'économie. Son côté ambivalent de bienfait (eau potable, les alluvions) et de menace (les crues torrentielles) a façonné la relation que les habitants et les usagers entretiennent avec lui. L'exceptionnelle richesse biologique du fleuve a entraîné, dans les dernières années, un certain phénomène de sanctuarisation pouvant conduire à une sorte d'autonomie du fleuve par rapport à la vallée et ses habitants.

Une des ambitions clés de l'aménagement de l'Éco-Vallée est d'inventer une relation renouvelée au fleuve à la fois par la connexion des vallons mais aussi par « des points de regard » tels que l'envisage notamment le parc naturel départemental des rives du Var.

Les équipes d'urbanistes des études de définition ont envisagé différentes solutions pour concilier le nécessaire respect du fleuve au demeurant classé Natura 2000 avec le besoin d'une certaine réappropriation par les hommes. Ces réflexions nourrissent les différents projets. (Cf. infra)

#### MIXER LES ACTIVITÉS ET LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS SUR LES DEUX RIVES, DU SUD AU NORD

L'intégration de la dimension bi-rive de l'Éco-Vallée conduit nécessairement à définir une approche cohérente du périmètre et un véritable dialogue entre les deux rives, aucune d'entre elles n'ayant vocation à être spécialisée et encore moins privilégiée en termes de développement. Le principe de mixité, présenté plus bas, s'applique bien entendu à cette approche.

Une des études de définition, tout comme le travail de Rem Koolhaas, ont introduit l'idée de « tressage » pour signifier l'alternance depuis le Sud jusqu'au Nord de séquences d'activité et de séquences naturelles sur les deux rives. Par activités, il faut entendre aussi bien des activités humaines (habitat, commerces, équipements publics...) que des activités économiques (y compris l'agriculture) et des activités de formation et de recherche. Par séquences naturelles, il faut entendre aussi bien des espaces non aménagés que des espaces aménagés type éco-parc ou parc départemental par exemple.

L'Éco-Vallée est la première opération à prendre en compte la dimen-

sion sud nord dans une opération d'aménagement et de développement au sein des Alpes-Maritimes. A cet égard elle a préfiguré la stratégie de la nouvelle métropole Nice Côte d'Azur entre le rivage et les plus hauts sommets du Mercantour. En érigeant le projet d'éco-quartier de St Martin du Var, au Nord du périmètre, au titre d'une des quatre premières opérations prioritaires, l'EPA signifie ainsi clairement l'intégration de la dimension Sud-Nord du projet et constitue la première amorce d'une réflexion stratégique sur cette partie du périmètre.

#### 2.1.2 DES PRINCIPES D'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

La plaine du Var a été aménagée sans politique préalable de transport et de déplacement, générant ainsi des désordres en matière d'accès et de circulation voire des problèmes de sécurité.

L'Éco-Vallée adopte un choix radicalement différent en visant tout au contraire à élaborer un schéma global et cohérent préalable aux opérations. Ce schéma est essentiellement porté par NCA, en complément de la politique qui a été mise en œuvre par le conseil général (voiries et politique tarifaire des transports en communs) et par le conseil régional en matière ferroviaire.

D'autres compléments seront nécessaires notamment sur la rive droite, dans la partie nord du périmètre et pour desservir les coteaux (funiculaires ou téléphériques ?). Ils seront précisés à moyen terme et constitueront, une fois validés, un élément structurant de première importance pour les opérations à venir et le fonctionnement général de l'Éco-Vallée.

#### RESITUER L'ÉCO-VALLÉE DANS SON « GRAND CONTEXTE » : TERRITOIRE DE LIAISON MER-MONTAGNE, VALLÉE AU CENTRE DU DÉPARTEMENT, AU TRAVERS D'UNE RÉFLEXION DE CONNEXIONS ET D'ÉCHANGES AVEC CES ESPACES ENVIRONNANTS

Les enjeux de l'État et des collectivités autorités organisatrices de transport (Région, Département) visent à favoriser et développer les déplacements pour améliorer l'accessibilité grande distance (LGV PACA, aéroport, alta velocità italienne, TER) ainsi qu'à renforcer les liaisons transversales à l'axe de la vallée pour permettre un maillage en profondeur du territoire tout en améliorant la desserte des coteaux. Cette problématique pose notamment la question des nouveaux franchissements du fleuve (routiers, ferroviaires, piétonniers...), évoqués par les études de définition et dont les solutions pourront être trouvées sur le moyen et long terme.

La stratégie de création d'un réseau de pôles multimodaux dans la plaine (cf. infra) est une première réponse forte aux déplacements Sud-Nord, ainsi qu'aux déplacements Est-Ouest sur la partie littorale par les solutions ferroviaires et de tramways envisagées. Le pôle multi-

modal de Nice-Saint-Augustin-Aéroport aura à ce titre un rôle majeur comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement.

En revanche, les projets anciens de jonctions Est-Ouest par la route (« voie verte » pour rejoindre notamment Sophia Antipolis) voire par le ferroviaire ne sont apparemment plus d'actualité. Ils pourront le cas échéant être réexaminés à long terme.

#### UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENT PRÉALABLE À L'AMÉNAGEMENT POUR UNE MOBILITÉ DURABLE AU SEIN DU PÉRIMÈTRE DE L'ÉCO-VALLÉE

Le premier principe de base est de proposer une politique de transport et de déplacements qui soit préalable à la constitution de sites de vie et d'activités, contrairement à ce qui s'est longtemps passé dans la plaine du Var. Cette politique s'appuie principalement sur les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes (EMD 06) éditée en septembre 2011 et qui fait apparaître de profondes évolutions à savoir une baisse générale et importante de la mobilité due à 80% à la baisse des déplacements en voiture, une forte progression de l'usage des transports collectifs, un usage moins systématique de la voiture, une baisse des courts déplacements au profit des plus longs et enfin des échanges entre territoires qui s'intensifient mais des déplacements internes qui restent prépondérants, traduisant en cela un fonctionnement de proximité.

Le deuxième principe fondateur est de proposer une stratégie de transport et de déplacements en alternative « au tout voiture ». Il se traduira notamment par la mise en œuvre d'un réseau de pôles multimodaux à partir du « hub » de Nice Saint-Augustin Aéroport où s'interconnecteront modes aérien, ferroviaire (TER, Alta Velocità et LGV), tramway, bus et cars interurbains, parkings relais, vélos et voitures électriques.

D'autres pôles multimodaux sont d'ores et déjà prévus le long de la plaine : le premier étant celui de Lingostière afin de permettre l'interconnexion avec les chemins de fer de Provence dont l'accès en centre ville de Nice (gare du Sud) constitue une opportunité exceptionnelle en termes de déplacement urbain. La politique de modernisation de la voie et des rames par le Conseil régional ainsi que l'amélioration projetée du cadencement renforce encore l'intérêt de cette ligne urbaine entre l'Éco-Vallée et le cœur de Nice.

La voie dite des « 40 mètres », en rive gauche, reflète cette volonté d'une stratégie préalable. Elle sera le support de la ligne de tramway tout en facilitant les déplacements en pied de coteaux depuis le technopôle urbain de Nice Méridia jusqu'au Nice Stadium. De même la réalisation de la 6202 bis, en rive droite, a été un acte majeur pour la fluidité des déplacements tant en direction du site industriel de Carros (10000 emplois) qu'en direction du haut et du moyen pays. La RD

6202 bis permettra également par un échangeur prévu à la Baronne de desservir le futur pôle agroalimentaire et horticole sans surcharger les voiries préexistantes et sa liaison avec l'autoroute A8 en cours de réalisation améliorera les flux. Elle permet enfin la requalification progressive de la RD 6202 en voirie urbaine.

Enfin, la liaison RD 6202 bis/A8 permettra la desserte directe de Carros et plus largement des vallées alpines et de l'ouest du territoire et réglera ainsi l'engorgement au niveau de Saint Isidore.

L'ensemble des infrastructures routières projetées devront faciliter le développement des modes doux.

Un véritable maillage de pistes cyclables inscrit au schéma cyclable départemental permet désormais ce type de déplacements doux dans des conditions sécurisées avec notamment la piste littorale et sa connexion avec les pistes réalisées en site propre le long du Var. Ces équipements sont complétés sur la zone littorale par le réseau de pistes cyclables de la ville de Nice et par les stations « vélo bleus » dont l'implantation se développe progressivement au-delà du Var à Saint Laurent et Cagnes-sur-mer.

Le présent document fera part des autres pistes qui peuvent être envisagées à plus long terme pour compléter ce dispositif au service du développement durable sur les deux rives du Sud au Nord.

### 2.1.3. L'APPLICATION DES TROIS PRINCIPES : CENTRALITÉ, DENSITÉ ET MIXITÉ

L'étendue du territoire de l'Éco-Vallée, sa diversité géomorphologique, la pluralité préexistante des fonctions et des atouts ont conduit à proposer les quatre centralités majeures (présentées ci-dessus) pour servir de guide à la stratégie d'aménagement et de développement.

En contrepoint du mitage ayant longtemps prévalu dans les implantations au sein de la plaine et des coteaux, une stratégie visant à lutter contre l'étalement, conformément aux préconisations du Grenelle, sera mise en œuvre à l'intérieur des 4 centralités. Elle se traduira notamment par la recherche d'une certaine densité qui, en se combinant avec le principe de mixité des fonctions et des usages, permettra à l'Éco-Vallée de bénéficier d'une lisibilité d'aménagement et d'urbanisme, d'une cohérence du propos et d'offrir aux habitants actuels et futurs de meilleures conditions de vie.

#### LE PRINCIPE DE QUATRE CENTRALITÉS STRUCTURANTES DE L'ÉCO-VALLÉE

Ces quatre centralités (Estuaire, Var Central, Méandre et Confluence) sont au service d'objectifs qui se complètent :

- 1 respecter et valoriser les caractéristiques et atouts existants de ces différents espaces forgés par le milieu naturel et devenus des

lieux de vie spécifiques pour les activités économiques et l'habitat, dans un contexte de proximité

- 2 forger un modèle différencié et non uniforme au long de la vallée du Var en s'appuyant sur une thématique des orientations économiques de chacune des centralités, sans bien entendu remettre en cause le principe de mixité des fonctions

- 3 relier ces centralités entre elles par trois éléments essentiels : la trame verte, la trame bleue, les réseaux de transport.

Ces forts éléments de liaison donneront-ils aux quatre centralités la capacité à revendiquer progressivement leur appartenance à un seul et même territoire autour d'une communauté de destin ? Ce pari fondateur est à la fois enthousiasmant et difficile car il conjugue la nécessité de maintenir :

- les identités de chaque espace dans une dynamique de convergences,
- des caractéristiques de nature maritime et des spécificités préalpines,
- une cohabitation entre des activités de nature industrielle ou technopolistique et des activités agricoles ou commerciales,
- des formes urbaines déjà denses avec des espaces peu peuplés,
- des modes de vie et des appartenances patrimoniales diversifiés.

Le projet de territoire vise à créer les conditions de réussite de ce pari au travers des principes et des actions décrits dans ce document qui permettent d'aménager chacune de ces centralités selon un référentiel commun à l'ensemble des maîtrises d'œuvre et maîtrises d'ouvrage.

Malgré les facteurs de cohérence facilitant l'émergence d'un sentiment d'appartenance à ce projet ambitieux, l'appropriation par les habitants et les usagers des réalisations concrètes ne se décrète pas et se construira chemin faisant, tout comme l'interaction entre l'Éco-Vallée et le grand projet de métropole Nice Côte d'Azur.

#### LE PRINCIPE DE DENSITÉ POUR AMÉNAGER LES 450 HA MUTABLES DU PÉRIMÈTRE

Moins de 5% du territoire feront l'objet d'une urbanisation. Ce choix majeur fait par l'EPA et ses partenaires tourne catégoriquement le dos au « bétonnage » de cet espace exceptionnel. Il parie au contraire sur la capacité de mutation des espaces déjà urbanisés de toute la plaine au travers d'interventions ponctuelles mais exemplaires.

Au sein de ces espaces dits mutables, le principe de densité s'inscrit en contrepoint de l'étalement urbain et du mitage qui ont trop longtemps caractérisé la plaine du Var. Pour mettre en œuvre ce principe au cœur du Grenelle de l'environnement, l'aménagement de l'Éco-Vallée intégrera 2 axiomes :

- une certaine densité urbaine s'appuyant sur la créativité et la qualité des formes architecturales

- la force des espaces publics et des espaces naturels comme maillons essentiels de composition de la plaine : espaces de respiration, de liaison, de déambulation.

#### LE PRINCIPE DE MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE POUR COMPOSER LES ESPACES URBAINS ET PROPOSER UNE OFFRE DE LOGEMENT ADAPTÉE

Le principe de mixité fonctionnelle et sociale se décline dans l'ensemble de la plaine et en particulier au sein des quatre grandes centralités.

##### ■ La règle « pas de mono-fonctionnalité par site » pour offrir des cadres de travail et de vie de qualité

La règle « pas de mono-fonctionnalité par site » conduit à composer les différentes opérations en mixant logements, activités, commerces, services, équipements sportifs, culturels et de loisirs pour constituer de véritables pôles de vie, réduire les déplacements domicile-travail, mettre à disposition des employés, des habitants et des usagers l'ensemble des commodités constitutives d'un tissu urbain diversifié et vivant.

La volonté de favoriser la mixité sociale dans l'Éco-Vallée se traduira notamment par une offre diversifiée d'emplois correspondant aux différents niveaux de qualification des salariés, par une offre également diversifiée en logements (cf. infra), par la présence et la qualité d'espaces publics conçus comme autant de lieux de croisements et d'échanges, par la présence de services privés et publics répondant aux attentes multiples de la population.

##### ■ Une offre de logement diversifiée

L'Éco-Vallée doit contribuer à l'offre supplémentaire de logements dont les Alpes-Maritimes ont besoin. Dans le périmètre de l'OIN, 5 communes (Nice, Carros, Gattières, La Gaude et Saint Laurent du Var) sont soumises aux prescriptions de l'article 55 de la loi SRU. Globalement, un déficit en logement social demeure auquel le PLH en vigueur pour le territoire de NCA entend apporter des réponses sur l'ensemble du parcours résidentiel.

Les premières opérations prioritaires de l'Éco-Vallée proposent entre 2011 et 2026 la réalisation d'environ 4400 logements nouveaux répartis entre accession et locatif et entre secteur libre et secteur aidé. Si le Grand Arénas qui est un site particulièrement contraint (inondabilité, faisceaux ferroviaires, contraintes de hauteur et de bruit) ne permet pas un fort pourcentage de logement au sein de la programmation, le site de Nice Méridia par exemple prévoit que le logement représentera 50% des m<sup>2</sup> constructibles. Au titre des quatre premières opérations, des logements seront également proposés sur le site bi-rive La Baronne-Lingostière (communes de Saint-Laurent du Var, La Gaude et

Nice) ainsi que dans le projet d'éco quartier de Saint Martin du Var. Ces premières réponses apportées par l'Éco-Vallée se complètent bien entendu par les programmes développés en dehors des opérations prioritaires soit à l'initiative des quinze communes, soit à l'initiative d'organismes publics comme les bailleurs sociaux ou encore de promoteurs privés. Ainsi, la stratégie en faveur du logement au sein de l'Éco-Vallée doit être considérée au travers de la pluralité des acteurs intervenant sur le périmètre et au travers de la pluralité des programmes qu'ils proposent.

Ces opérations doivent engager une dynamique vers des programmes de logements diversifiés et adaptés à la demande et répondant à des besoins endogènes et exogènes à la plaine du Var.

#### 2.1.4. L'ECO-EXEMPLARITÉ ÉRIGÉE EN PRINCIPE FONDAMENTAL DE L'AMÉNAGEMENT

Réaliser un développement et un aménagement éco-exemplaire dans la plaine du Var constitue le quatrième principe essentiel qui guide l'Éco-Vallée. Afin de créer les conditions favorables permettant aux opérateurs, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre publics et privés d'atteindre un haut niveau d'exemplarité tout en tenant compte de la nature et de l'équilibre économique de leur projet, l'EPA met désormais à leur disposition deux outils, fruit d'une démarche collaborative y compris avec les filières professionnelles et déjà évoqués dans l'axe précédent :

- Le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction qui se veut :

- 1 Incitatif : Les objectifs fixés sont cohérents avec le niveau d'ambition général du territoire et la nécessité d'amener à l'excellence sans pour autant l'imposer systématiquement sur tous les volets
- 2 Souple : Le dispositif n'impose pas une certification de Qualité Environnementale plutôt qu'une autre et, au contraire, les opérateurs disposent de la latitude de choisir une certification dans le cadre d'un panel de référentiels intégrés ou de s'inscrire dans un ensemble d'objectifs spécifiques à l'Éco-Vallée selon 8 thématiques (système de management de l'opération, paysage et biodiversité, confort-matériaux-risques et santé, énergie, eau, déchets, déplacements, gouvernance)
- 3 Évolutif : Le cadre de référence évoluera de façon permanente en fonction de la réglementation et du retour d'expérience sur l'utilisation de l'outil au niveau des opérations.

- Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques qui permet d'une part de mettre à disposition des opérateurs une information retraitée et qualifiée à partir d'une base de données sur la biodiversité et d'autre part de proposer une boîte



> Nice Méridia/logements (© NCA/Reichen et Robert)

à outils constituée d'un certain nombre de mesures ou de solutions techniques qui peuvent être mises en œuvre aux deux échelles, la vallée et les opérations d'aménagement.

Ces deux démarches que l'EPA mettra en œuvre dans les opérations qu'il porte et dont il souhaite l'appropriation par tous ceux qui sont amenés à intervenir dans l'Éco-Vallée ont pour objectif de faciliter l'application des principes suivants :

#### INTÉGRER UNE FORTE DIMENSION PAYSAGÈRE DANS LES PROJETS

Chaque opération doit être élaborée au travers d'une analyse détaillée du paysage local, des caractéristiques du lieu, tenant compte des éléments physiques qui le structure (relief, végétation, réseau hydrique, infrastructures de communication, cadastre, parcellaire...), des aspects identitaires (typologie architecturale, modèles urbanistiques...) et des aspects perceptifs (lignes de force, chromatisme, échelle, proportions...).

Les objectifs à atteindre sont de :

- Se situer dans une continuité d'espaces et favoriser une progression dans la qualité des ambiances en traitant les interfaces,
- Proposer des formes urbaines adaptées au mode de vie, au climat, au lieu et préservant les cônes de visibilité du grand paysage,
- Rechercher une orientation optimale des immeubles pour créer des logements confortables et peu consommateurs en énergie.

S'agissant des espaces collectifs mais aussi des espaces privatifs qui participent à la cohérence globale du projet et d'une démarche d'ensemble, il s'agit de développer une attitude commune de tous les constructeurs et aménageurs vis-à-vis du paysage et de promouvoir une trame verte urbaine aux multiples pratiques.

#### INTÉGRER LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DANS LA CONCEPTION DE L'AMÉNAGEMENT

Comme le propose le cadre de référence, il s'agit de positionner la nature au cœur des projets et de préserver les corridors écologiques au travers d'objectifs tels que l'intégration d'un pourcentage minimum de surfaces végétalisées de pleine terre ou encore de surfaces végétalisées secondaires (toiture, parking, façades) dans les projets. Les opérateurs pourront s'appuyer sur les exemples de mesures techniques d'aménagement ou de mesures techniques « Nature en ville » proposées dans le guide pour la prise en compte de la biodiversité.

#### CONCEVOIR DES PROJETS ÉCO-RESPONSABLES EN TERMES D'ÉNERGIE, DE GESTION DE L'EAU ET DES DÉCHETS, DE PERFORMANCE DES BÂTIMENTS...

Au-delà de la prise en compte des obligations réglementaires des lois Grenelle et de ses décrets d'application, il s'agit, comme le propose le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction (CRQE) :

- soit de respecter, dans l'application des référentiels de construction ou d'aménagement, des profils minimum cohérents avec la stratégie de qualité environnementale définie pour l'Éco-Vallée,
- soit d'être conforme aux objectifs décrits dans les 8 fiches thématiques et propres au territoire

Au-delà des prescriptions du CRQE, toute opération devra respecter les principes de positionnement environnemental tels que précisés dans l'axe 1 en matière de neutralité environnementale et sanitaire et d'utilisation économe des ressources locales.

Il convient par ailleurs que les projets soient conformes aux préconisations de prévention et de valorisation des déchets du PEDMA, évoqué plus haut.

De même, il est nécessaire de favoriser la contribution du numérique à l'éco-exemplarité des logements. Le cadre réglementaire applicable aux déploiements de la fibre optique (solutions dites Ftth, pour fiber to the home) a été défini par la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008 et la loi relative à la lutte contre la fracture numérique du 17 décembre 2009. L'autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP) a précisé ce cadre général en prescrivant des dispositions particulières aux déploiements réalisés sur des communes reconnues comme « zones très denses » caractérisées par une forte proportion d'immeubles collectifs. Deux communes sont concernées : Nice et Saint-Laurent-du-Var. Sur ces communes comme sur d'autres où les opérateurs ont pu exprimer des intentions de déploiements d'ici 2020, la connaissance et le suivi de ces opérations s'avèrent essentiels.



> Vue aérienne du Var à Carros (© CG06)

#### PRENDRE EN COMPTE LA GESTION DES RISQUES DANS LA CONCEPTION DE L'AMÉNAGEMENT

Il s'agit de se conformer au règlement des plans de prévention des risques naturels et technologiques lorsqu'ils existent et notamment de veiller, en fonction du zonage, aux prescriptions en matière d'urbanisme et de construction qui y sont précisés.

S'agissant du risque inondation, le PPRI a prescrit l'élaboration d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) sur le secteur du Grand Arénas. L'EPA a engagé cette démarche au cours du second semestre 2011 dans le cadre du projet urbain de ce secteur

Ce schéma permettra de définir les modalités d'un aménagement urbain durable en zone inondable et ce, derrière un ouvrage de protection et sans augmenter le risque ni le déplacer, dans le respect des prescriptions du PPRI du Var.

Cette démarche innovante doit en effet permettre de concevoir les futurs aménagements en tenant compte du risque grâce à un outil de simulation des hauteurs d'eau susceptibles d'atteindre la zone selon des scénarios de niveaux de crue et de ruptures de digues ou de déversement associés tels qu'inscrits dans le PPRI. L'objectif fixé est de définir de nouvelles cotes de référence pour l'implantation des constructions nouvelles. Ces cotes pouvant être évolutives au fur et à mesure de l'évolution du projet urbain.

Cette démarche doit enfin permettre de capitaliser sur les solutions qui découleront de ce SCHAE et de promouvoir et diffuser des bonnes pratiques en aménagement et en construction auprès des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre intervenant dans la basse vallée du Var dans le cadre d'une action prévue dans le PAPI VAR 2 qui vise à sensibiliser et aider les aménageurs sur la prise en compte du risque d'inondation dans la conception des projets urbains et de construction

## 2.2 LES ACTIONS ENGAGÉES ET PRÉVUES EN COHÉRENCE AVEC CES GRANDS PRINCIPES

Un certain nombre de démarches en cours ou programmées par l'EPA et par ses partenaires s'inscrivent déjà dans les principes qui viennent d'être précisés.

Ces cadres et plans d'actions ou les projets opérationnels qui appliqueront le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction doivent permettre d'engager le territoire vers l'orientation souhaitée.

### 2.2.1. LES CADRES ET PLANS D'ACTION QUI MARQUENT LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

#### DISPOSER D'UNE VISION COHÉRENTE ET DE LONG TERME EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS : LE SCHÉMA DIRECTEUR DU RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN DE NCA À HORIZONS 2030

La stratégie de NCA en matière de transport s'oriente vers un nouveau modèle de développement qui s'appuie sur une offre multimodale avec un maillage des transports publics et une structuration de l'offre de transport en commun. Il s'agit d'apporter une bonne organisation de l'inter-modalité à l'échelle du territoire communautaire et des territoires voisins pour proposer au plus grand nombre une alternative à la voiture, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Sa mise en œuvre s'appuie sur le projet de la ligne Est-Ouest du tramway reliant le port de Nice à Saint-Augustin / Aéroport (11,3 km et 19 stations), la structuration d'un réseau efficace de lignes de bus moins polluants, hybrides et électriques à l'échelle de la communauté urbaine, la modernisation de la ligne des chemins de fer de Provence, la troisième voie littorale et la réalisation d'une ligne à grande vitesse reliant les grandes métropoles françaises et plusieurs grandes métropoles italiennes avec la connexion à la ligne à grande vitesse italienne (Vintimille-Gênes/Milan). Enfin, il faut citer le déploiement des vélos bleus et des autos bleues électriques en libre-service et la mise en place d'une tarification unique à 1 euro, ainsi que la carte Azur permettant de circuler sur les différents réseaux de transport du département (réseaux urbains, cars, TAM et trains).

Le schéma suivant se dessine à l'horizon 2030 :

- extension de la ligne 1 du tramway de 5,3 km (9 stations) pour relier Nice à la Trinité. A terme il est prévu une extension de la ligne est-ouest du tramway prolongée à l'ouest jusqu'aux deux villes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer
- la ligne sud-nord desservant la plaine du Var en rive gauche, depuis l'aéroport dans l'objectif premier de structurer les futurs quartiers en urbains en gestation jusqu'au pôle d'échange de Lingostière

- mise en œuvre d'une grande part du schéma global qui repose sur 4 pôles majeurs : Saint Augustin, Gare Thiers, Pont-Michel, Lingostière.

L'ensemble des dispositifs prévus peut être éclairé par deux chiffres majeur : 67 millions de voyageurs/an an, plus de 150 lignes de bus et cars (70 à 75 000 voyageurs par jour).

#### PROPOSER UN CADRE GLOBAL À LA RÉFLEXION DES DÉPLACEMENTS : LE PDU DE NCA

Le plan de déplacement urbain sera révisé, la révision du PDU est souhaitée pour fin 2011 sur 27 communes puis l'élaboration du nouveau PDU sur le périmètre de la Métropole avec le choix d'un scénario en septembre 2012 et un arrêté de projet PDU en novembre 2012. L'enquête publique est prévue début 2013. L'objectif d'approbation du PDU est juillet 2013.

#### METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE EN FAVEUR D'UNE POLITIQUE DIVERSIFIÉE DU LOGEMENT DANS LA MÉTROPOLÉ : LE PLH NCA 2010-2015

La crise du logement dans le département des Alpes-Maritimes, et notamment sur le territoire de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, est avérée. La situation actuelle ne permet plus de répondre à l'ensemble des besoins en logements. En effet, la Côte d'Azur, territoire attractif à bien des égards, a connu une hausse très importante des prix de l'immobilier ces dernières années, conséquence de la rareté du foncier constructible et d'une évolution des coûts de la construction, excluant de fait de ce marché les ménages aux revenus modestes voire moyens.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de NCA pour la période 2010-2015 définit « les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements ».

L'objectif global est une production de 3000 à 3500 logements par an (valeur optimale) avec une diversité des modes de production.

#### CONTRIBUER À L'OBJECTIF DE RÉDUCTION DES GES ET À LUTTER CONTRE LE BRUIT : UN SCHÉMA DE LOGISTIQUE URBAINE

Une démarche sur la question de la logistique urbaine, engagée par NCA, associe actuellement tous les partenaires concernés pour rechercher des alternatives et des points d'apport par rail avec ensuite une distribution qui pourrait être envisagée par des véhicules électriques par exemple. L'objectif est de trouver des alternatives pour l'alimentation des centres-villes en évitant les apports par camions.

En complément des cadres déjà adoptés, la stratégie d'aménagement durable de l'Éco-Vallée s'enrichira et évoluera au travers de démarches engagées ou programmées par l'État et les collectivités territoriales. Il est d'ores et déjà possible d'identifier :

- **Au niveau régional :** le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire en cours de révision (SRADDT), le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) qui fait l'objet d'une révision en étroite relation avec la démarche de révision du SRADT dont il constituera le volet transport, la Stratégie de Cohérence Régionale et d'Aménagement Numérique (SCORAN), le plan régional de l'agriculture durable.

- **Au niveau local :** le schéma directeur départemental d'aménagement numérique (SDDAN) porté par le Conseil général, le Schéma de cohérence territoriale de Nice Côte d'Azur (SCOT) et les PLU en cours d'élaboration ou de révision L'EPA contribuera à l'élaboration de ces stratégies et schémas, notamment au travers du projet de territoire de l'Éco-Vallée et tiendra ses engagements de prise en compte dans l'ensemble de son action.

### 2.2.2. LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE DES PARTENAIRES PUBLICS ET PRIVÉS

La vallée du Var constitue la principale porte d'entrée de la Côte d'Azur : Aéroport Nice Côte-d'Azur, liaison autoroutière Espagne-France-Italie, et demain liaison à grande vitesse. La plaine du Var est par ailleurs la principale liaison entre le littoral et le Haut-Pays vers Digne et Grenoble.

Elle se caractérise par une trame viaire principale à vocation de desserte ou de transit (A8 et routes départementales), un maillage local relativement dense sur le littoral, un maillage plus « lâche » sur le reste du périmètre, constitué de voiries aux tracés contraints par la déclivité ainsi que des franchissements du Var peu nombreux (liaisons Est-Ouest limitées). Ce maillage de voiries génère de 200 à 250 000 véhicules/jour dont le transit de l'ordre de 150-200 000 véhicules/jour.

Le réseau ferré est composé quant à lui par la cohabitation sur une même infrastructure littorale des TER, des lignes nationales et FRET, ainsi que par la ligne des chemins de fer de Provence reliant le centre de Nice à Digne.

Les réseaux urbains et interurbains de transport public couvrent bien spatialement le périmètre et l'extension du réseau tramway

sur le littoral et jusqu'à Lingostière constitue un projet majeur à moyen terme. Cette optimisation de l'offre en TC est étroitement liée à la politique volontariste du conseil général et de NCA qui a permis un développement de ce mode de transport ; elle devra être accentuée de manière ambitieuse pour permettre d'absorber les demandes de déplacements liées au fort développement économique projeté dans le secteur Arénas (part modale TC de 40 % visée, prise en compte de projets TC à réaliser au-delà du périmètre de l'Éco-Vallée notamment à l'ouest). De même, la politique de NCA visant à développer le réseau des stations de vélos bleus et à mettre en service l'auto partage 100 % électrique contribue à modifier les habitudes de la population en matière de déplacement.

Enfin, l'organisation du rabattement par l'intermédiaire de pôles intermodaux attractifs et de lignes de bus aux performances attractives complètera le dispositif visant à développer l'offre quantitative et qualitative de transports en commun.

Il est important de rappeler une fois encore que l'EPA n'est pas le seul aménageur au sein de l'Éco-Vallée. Ce constat se vérifie également dans le domaine des infrastructures. L'État, les collectivités territoriales, des sociétés privées comme Escota sont les principaux acteurs de cette politique.

Dans ce contexte, les projets qui sont indiqués ci-dessous concourent tous à constituer un maillage multimodal et dense pour une mobilité sécurisée et apaisée dans l'Éco-Vallée.

#### OFFRIR UNE VÉRITABLE ALTERNATIVE AU TOUT -VOITURE : LE TRAMWAY LIGNE EST-OUEST ET SUD-NORD JUSQU'À LINGOSTIÈRE

Le projet de la ligne est-ouest s'étend sur un linéaire de 11.27 km entre son terminus Est, la station Port/Île de Beauté et ses deux terminus Ouest/ Nikaïa : le centre administratif départemental (CADAM) et le terminal 2 de l'aéroport International Nice Côte d'Azur. La nouvelle ligne de tramway est-ouest est le maillon essentiel du schéma directeur des transports à l'horizon 2030. Elle amorce une liaison rapide et performante en transports publics entre la ville ancienne et le territoire de demain constitué par l'Éco-Vallée, et préfigure la ligne sud-nord dans la partie la plus dense de l'Éco cité, tout en desservant le technopôle urbain de Nice Méridia, les Moulins ainsi que le futur centre d'affaires international du Grand Arénas et le pôle multimodal. Cette ligne reliera en entrée de ville l'aéroport au port de Nice et facilitera le rabattement des collines par une très bonne connexion des lignes de bus à la ligne tramway, grâce à un maillage de pôle multimodaux. Le nombre de voyageurs attendu en 2017 pour la ligne est-ouest est de 100 000 voyageurs/jour avec un ratio P+E/ km (population + emploi/ km) de 17 000/km.



> Infrastructures de nuit / vision Mateo (©JL MATEO/EPA)

Dates clés : enquête publique /parcellaire mi-octobre 2011, DUP en novembre. 2012 sera l'année du démarrage des travaux de génie civil 2012. Le début des travaux du tunnel est prévu à la mi-2013. Le centre d'exploitation du tramway pour cette ligne sera localisé à proximité du stade Charles-Ehrmann.

La ligne nord-sud desservant la plaine du Var sera poursuivie en rive gauche depuis Nice Méridia, sur la voie des 40 m, dans l'objectif premier de structurer les futurs quartiers urbains en développement jusqu'au pôle d'échange de Lingostière.

#### ACCOMPAGNER L'AMÉNAGEMENT DE LA PLAINE DU VAR ET FAVORISER LES LIENS EST-OUEST : LE TRAMWAY LITTORAL AU-DELÀ DU VAR

Le schéma directeur du réseau de transport urbain de NCA à l'horizon de 2030 prévoit l'extension de la ligne 1 du tramway de 5,3 km (9 stations) vers le Nord pour relier Nice à la Trinité ainsi qu'une extension de la ligne est-ouest vers l'Ouest jusqu'aux deux villes de Saint-Laurent du Var et de Cagnes-sur-Mer (appelée aujourd'hui ligne 4).

#### RELIER LA VALLÉE AU CENTRE-VILLE DE NICE : LES CHEMINS DE FER DE LA PROVENCE (CP)

Les CP constituent un mode historique de déplacement TC dans la plaine du Var en direction de Digne. Ils concernent la desserte Nord-Sud et en outre cette ligne présente l'avantage considérable de relier la vallée au centre-ville de Nice. Cet atout prendra une valeur encore plus importante au fur et à mesure du développement de l'Éco-Vallée.

La Région PACA a engagé un programme de modernisation de la ligne qui se traduit par un programme d'investissement important comprenant : l'acquisition de matériel neuf (4 rames), la rénovation de l'infrastructure en partie haute de la ligne (hors OIN) et la rénovation de la voie en partie basse (entre Nice et Plan du Var) afin de pouvoir permettre un trafic plus important et d'augmenter la vitesse commerciale. Ces engagements financiers se font avec le concours du FEDER, du conseil général des Alpes de Haute Provence, du conseil général des Alpes-Maritimes et de NCA.

Une réflexion sera menée, notamment par la Région avec NCA tout au long de l'année 2012 en vue d'un cadencement au ¼ heure, d'une desserte potentielle de la rive droite du Var et de l'électrification de la ligne en zone urbaine.

#### PERMETTRE UN LIEN DIRECT COTEAU-PLAINE : LA LIAISON IBM-LA BARONNE

Le projet de liaison RD118-RD2209 entre le site d'IBM et le quartier de la Baronne sur la commune de la Gaude contribuera à renforcer le maillage routier, notamment sur l'axe est-ouest, en cohérence avec les infrastructures existantes et en projet (échangeur de la Baronne), tout en déchargeant et en sécurisant les centre-ville de Saint Laurent du Var et de Cagnes-sur-Mer. En outre cette liaison permettra une meilleure desserte de la zone d'activités de la Gaude et favorisera la synergie avec l'économie de la plaine.

Il est à noter que la maîtrise d'ouvrage est actuellement portée par le Conseil général des Alpes-Maritimes, elle le sera par la Métropole en 2012.

#### FLUIDIFIER LA CIRCULATION AU NIVEAU DE L'ESTUAIRE :

##### LA LIAISON A8 VOIE MATHIS

Le projet de liaison de la voie Pierre Mathis à l'autoroute A8 a pour objectif de désengorger l'avenue Edouard-Grinda. Le trafic dense de 35 000 véhicules par jour sur cette voie génère de graves risques pour la sécurité ainsi que des nuisances sonores considérables. Aujourd'hui, les études de liaison entre la sortie Ouest de la Voie Pierre-Mathis et la vallée du Var, l'A8 et le quartier Arénas-Aéroport sont lancées. La création d'un tunnel à sens unique reliant directement la sortie de la voie Mathis à la route de Grenoble permettrait d'oxygéner le quartier. Ce tunnel comporterait 2 voies d'un gabarit de 4,5 mètres et d'une longueur d'environ 700 mètres. Il serait créé sous la colline de la Victoire jusqu'au boulevard Paul-Montel. La sortie du tunnel est envisagée sur la route de Grenoble avec l'aménagement d'un carrefour. NCA a prévu le lancement de la concertation sur ce projet début 2012. L'EPA, sur la demande des partenaires, réalise une étude circulation-déplacement pour analyser l'ensemble des impacts des différents projets sur le fonctionnement viaire du quartier du Grand Arénas.

#### SÉCURISER ET FACILITER LES LIAISONS ROUTIÈRES-AUTOROUTIÈRES : L'ÉCHANGEUR A8

Les travaux de réaménagement complet de l'échangeur Nice Promenade des Anglais visent à créer un dispositif d'échange avec Nice-promenade sensiblement amélioré, sécurisant le tracé actuellement confronté à une courbe très serrée à la hauteur de Saint-Laurent du Var. Ils permettraient de relier la route de Grenoble depuis l'A8 par une bretelle nouvelle. Les travaux démarreront au 1er trimestre 2012. La mise en service de l'échangeur est prévue pour fin 2014.

#### CRÉER UN VÉRITABLE BOULEVARD URBAIN : LA REQUALIFICATION DE LA RD 6202

Les travaux entrepris par le Conseil général des Alpes-Maritimes sur la RD 6202 visent à requalifier cet axe routier de transit Nord/Sud en un axe de desserte apaisé, la RD 6202bis située en rive droite remplissant désormais le rôle de voie de transit. Sont ainsi menées des actions d'embellissement des abords et la réalisation de terre-pleins, des limitations de vitesses pour un trafic plus urbain ainsi que la réalisation de ronds points visant à permettre des dessertes sécurisées des voiries secondaires et des quartiers connexes.

#### RELIER LA CÔTE D'AZUR AU RÉSEAU FERRÉ EUROPÉEN À GRANDE VITESSE : L'ARRIVÉE DE LA LGV PACA ET DE L'ALTA VELOCITA ITALIENNE

Le projet de LGV PACA, dont les études sont lancées par RFF, doit permettre, à l'horizon 2023, la constitution d'un système ferroviaire global performant en prenant en compte les engagements du Grenelle de l'Environnement et en intégrant les conditions du développement à grande échelle et à long terme du transport ferroviaire. C'est un projet majeur qui doit relever de nombreux défis pour s'insérer dans un territoire contraint par le relief, avec des espaces naturels à préserver, des paysages remarquables et des zones fortement urbanisées. L'enjeu de ce projet est d'améliorer radicalement l'accessibilité du territoire, notamment du Var et des Alpes Maritimes en le connectant au réseau grande vitesse et en mettant Nice à 4 heures de Paris et à 1 heure 15 de Marseille.

Sa mise en service doit aboutir à la constitution d'un réseau maillé permettant :

- Les services à grande vitesse, nationaux et régionaux
- La libération de capacité sur la ligne classique : l'augmentation des services TER et la disponibilité de sillons pour le fret
- La fiabilisation du système ferroviaire régional,
- Une plus grande souplesse d'exploitation du réseau.

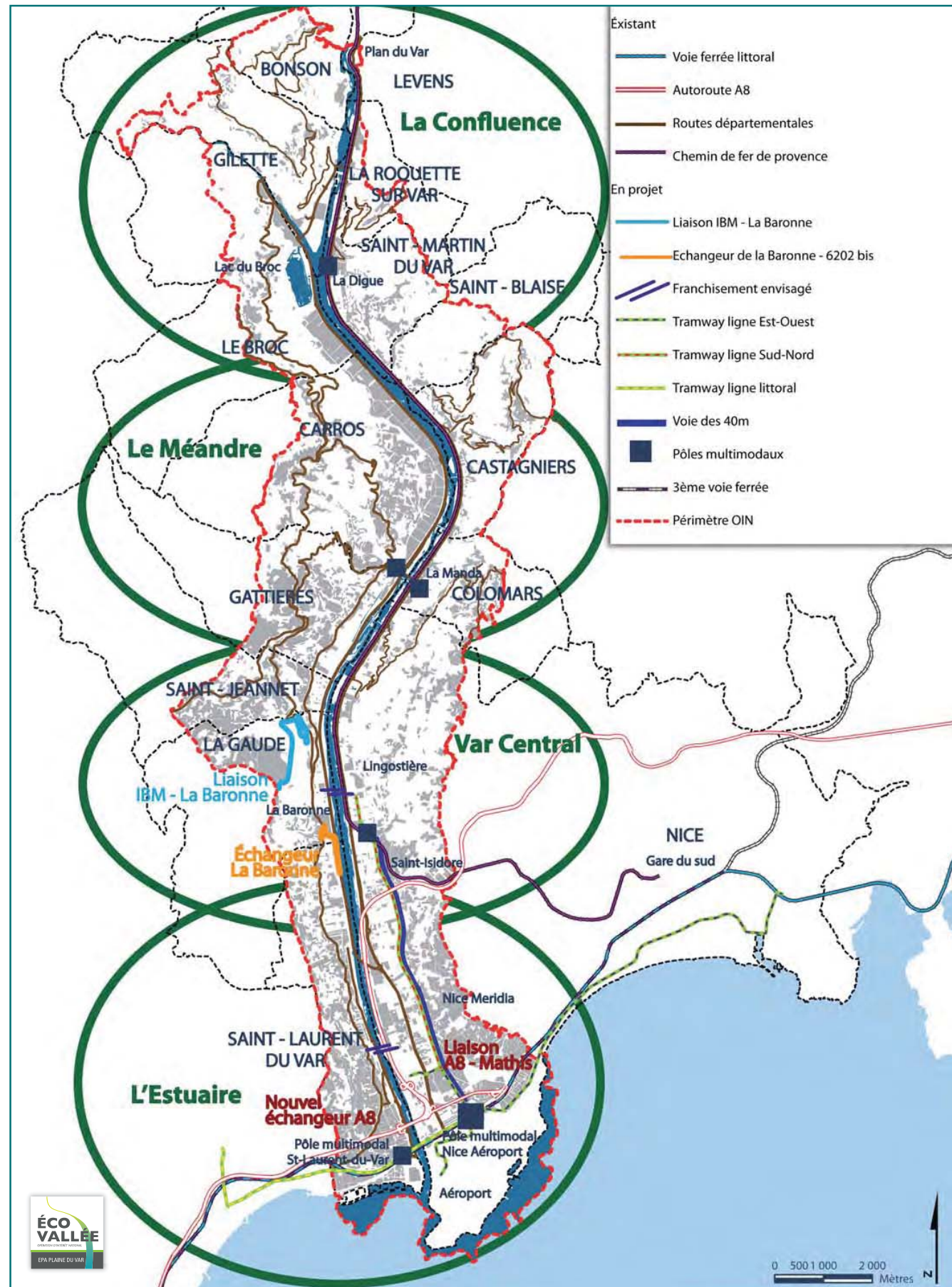
L'Alta Velocità dont l'arrivée est prévue en 2018 connectera la Côte d'Azur au réseau italien notamment Gènes, Milan, Turin

Le pôle multimodal de Nice -Saint Augustin-Aéroport constituera la gare d'interface entre ces deux réseaux à grande vitesse.

#### 2.2.3. LES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE DES PARTENAIRES PUBLICS ET PRIVÉS

En matière d'aménagement aussi, de nombreux acteurs publics et aussi privés interviennent au sein de l'Éco-Vallée. Nous avons choisi de présenter ci-dessous les principaux projets en cours ou prévus qui sont portés par les partenaires publics et privés de l'EPA et auxquels l'établissement public est associé.

## &gt; PROJETS D'INFRASTRUCTURES ENGAGÉS ET PRÉVUS



&gt; Secteur Saint Isidore / vision Mateo (©JL MATEO/EPA)

Ces projets s'inscrivent dans les stratégies globales de l'Éco-Vallée, les uns par leur caractère structurant à l'échelle de l'OIN et même au-delà (Nice Stadium notamment), les autres par leur importance en termes de développement et d'aménagement. Ainsi la reconfiguration du CREAT qui impacte le site de l'opération de la Baronne, tout en soulignant le confortement du pôle de recherche en agriculture. Ainsi également certains projets privés importants tels ceux de Carros qui contribueront à renforcer le pôle de centralité secondaire constitué dans cette partie du territoire. De même, les projets collinaires de Saint Blaise ou de Saint Jeannet participent de l'aménagement durable des coteaux dans un principe de mixité et de complémentarité avec la plaine. De même enfin, les projets prévus autour du bec de l'Estéron et de Gillette qui amorcent les stratégies opérationnelles de l'EPA sur cette partie de territoire, en complément de l'opération de Saint-Martin-du-Var.

#### OUVRIR ET DIVERSIFIER UN QUARTIER STRATÉGIQUE AU SEIN DE L'ESTUAIRE DE L'ÉCO-VALLÉE : LE PRU DES MOULINS

Le projet de rénovation urbaine (PRU) des Moulins s'étend sur 16 ha, il concerne 12 000 habitants et 3 000 logements existants. Il a été validé au comité national d'engagement de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) le 15 octobre 2009 pour un investissement de près de 210 M€ sur la période du dispositif (2009-2014). Il est posi-

tionné à proximité immédiate d'opérations majeures (Nice Méridia, Grand Arénas, pôle multimodal, futur tram...).

La rénovation du quartier des Moulins est l'une des premières opérations à se réaliser sur le périmètre de l'Éco-Vallée et elle se veut exemplaire. Les projets expérimenteront ainsi la mise en œuvre du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction.

Les finalités de cette rénovation sont :

- requalification des espaces publics par la création de voies nouvelles permettant une amélioration sensible des circulations internes et des accès
- mise en œuvre du principe de mixité sociale et fonctionnelle
- réhabilitation des logements existants
- amélioration de l'habitat : démolition de certains immeubles et construction de nouveaux bâtiments (485 logements démolis, 410 reconstruits sur site en cinq ans)
- clarification de domanialité des espaces publics et privés
- amélioration du cadre de vie des habitants.

#### DOTER LA MÉTROPOLE D'UN GRAND ÉQUIPEMENT SPORTIF ET ÉVÉNEMENTIEL DE CONCEPTION INNOVANTE : NICE STADIUM

Cet équipement en cours de construction, porté par la société Nice Stadium, est multifonctionnel et intégrera la création d'un stade de

35 000 places dédié au football, au rugby et autres événements, la création d'un musée du sport (5 000 m<sup>2</sup>) avec un parking souterrain de 450 places et d'un parking aérien de 2 000 m<sup>2</sup>, une voirie de liaison Sud et un programme immobilier d'accompagnement (ensemble de bureaux, commerces, restaurants sur 30 000 m<sup>2</sup>) ainsi que des parkings couverts et aériens offrant 1 400 places. Pour contribuer à l'insertion de ces projets dans le futur quartier en constitution en lien avec le pôle de Saint Isidore, la ville de Nice accompagnera ces réalisations par des opérations d'aménagement : assainissement, voies de desserte nord et sud, voie des 40 m comportant en terre plein central le TCSP, parkings en périphérie pour 3 144 places au total, création d'un éco-quartier.

La volonté de faire de ce projet un élément emblématique de l'Éco-Vallée a conduit le maître d'ouvrage à prendre des mesures en adéquation avec le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction édité par l'EPA sur divers points : paysage, matériaux, énergie, eau, déchets, déplacements, communication.

#### CONFORTER LE PÔLE DE RECHERCHE EN AGRICULTURE :

##### LA RECONFIGURATION DU CREAT

La relocalisation du Centre de Recherches Économiques et d'Actions Techniques (CREAT) s'inscrit dans le cadre de l'opération d'aménagement de la Baronne-Lingostière.

Le CREAT est une station expérimentale créée par la chambre d'agriculture en 1960 afin d'expérimenter en grandeur significatives les nouvelles techniques et technologies issues de la recherche et d'en assurer le transfert aux producteurs. La réflexion en cours permettra de relocaliser sur une superficie de 2 ha, située un peu plus au nord du site actuel et en lien direct avec des espaces agricoles, un projet de pôle d'excellence végétal tourné vers la Méditerranée et axé sur la recherche, l'expérimentation et l'innovation. Un programme scientifique devrait être proposé en lien avec cette reconfiguration. La nouvelle structure sera opérationnelle d'ici le lancement des travaux de la plateforme agroalimentaire et logistique afin d'assurer la continuité des programmes de recherche.

#### FAVORISER LA MIXITÉ FONCTIONNELLE DES PLANS DE CARROS :

##### DEUX PROJETS PRIVÉS CONTRIBUTIFS

Deux projets en maîtrise d'ouvrage privée sont en cours d'élaboration à des degrés divers sur la commune de Carros :

##### ■ Le projet de Lou Couletas

Porté par un seul aménageur, ce projet s'étend sur un terrain de 6,5

hectares situé aux plans de Carros. Le programme élaboré selon les critères d'un éco-quartier intègre 500 logements, une maison de retraite, une crèche, des commerces pour 34 000 m<sup>2</sup> de SHON et nécessite la réalisation d'un barreau de liaison entre la route de la Grave et la route des plans.

Le permis de construire est en cours d'instruction (début novembre 2011).

##### ■ Le projet Saint Pierre

Porté par un seul aménageur, ce projet qui s'étend sur 5 hectares, situé aux plans de Carros, prévoit 20 000 m<sup>2</sup> de SHON dont 3 600 m<sup>2</sup> de logements sociaux ainsi que la création d'activités et d'une place de village bordée de commerces. Il nécessitera l'agrandissement de la voie existante reliant la route des plans à la zone industrielle de Carros. Il est élaboré selon les critères d'un éco-quartier et le dépôt du permis de construire est prévu au 1<sup>er</sup> trimestre 2012.

#### RÉALISER DES QUARTIERS COLLINAIRES

##### ■ le projet d'urbanisation à Saint Blaise

La mairie de Saint Blaise souhaite réaliser un quartier durable collinaire sur l'une des rares zones urbanisables de la commune. Le projet de ZAC de la Saoga s'inscrit dans un espace de 7 ha dont 4,5 ha pourront être aménagés, principalement en logements. Il nécessitera la création d'une voie de transit entre le nouveau rond point sur la RD 6202 et le vieux village.

##### ■ Le projet d'urbanisation sur le coteau de Saint-Jeannet

Ce projet vise à développer un aménagement cohérent alliant mixité sociale et fonctionnelle, avec la création d'une liaison viaire entre la D1 et le chemin de Provence sur un site de 15 ha, en contact direct avec la zone d'activités de Saint-Estève.

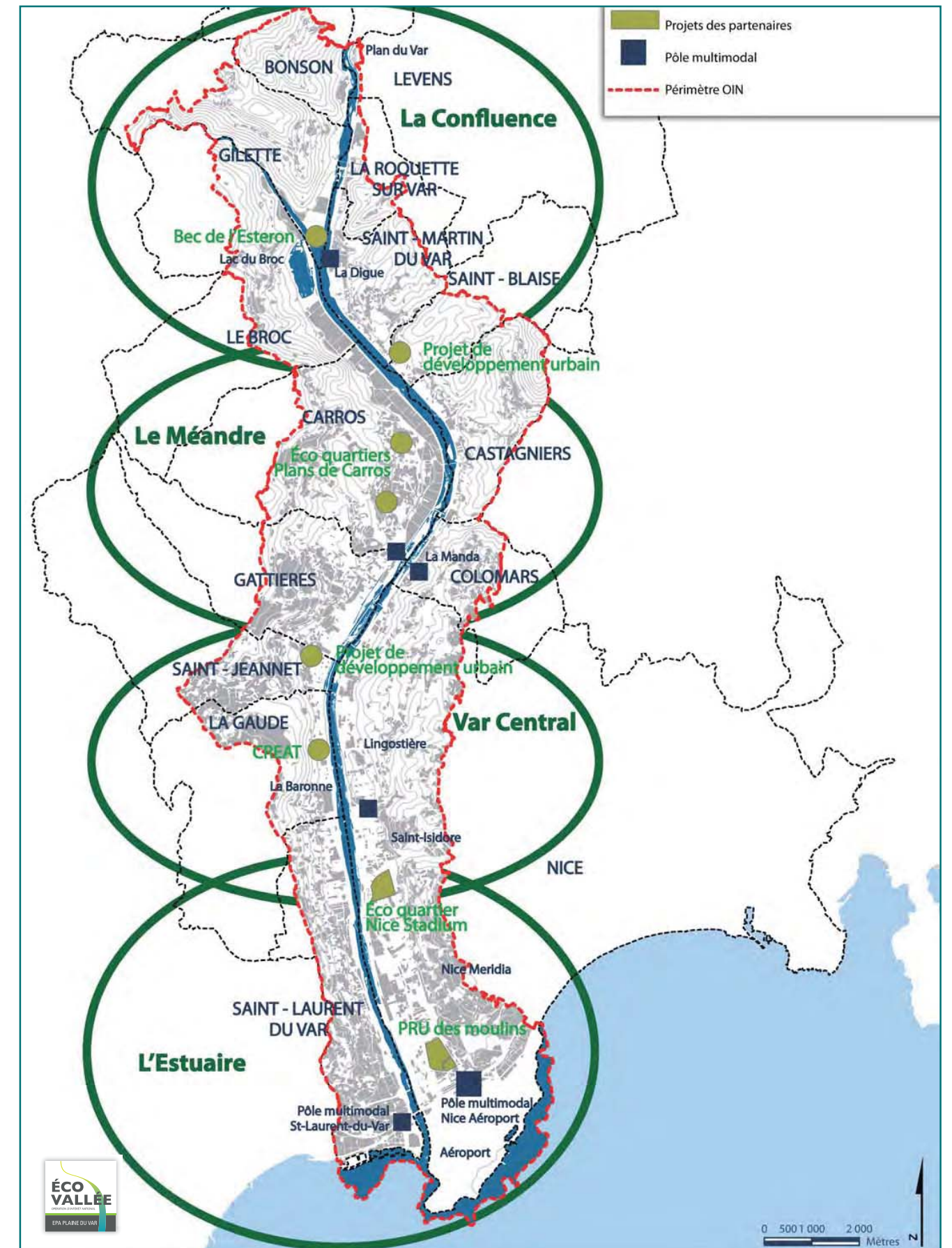
#### DÉVELOPPER LA CENTRALITÉ DE LA CONFLUENCE :

##### L'AMÉNAGEMENT DU BEC DE L'ESTÉRON SUR GILLETTE

Ce projet vise à valoriser le Bec de l'Estéron et notamment des terrains d'une superficie de 13,5 hectares qui sont la propriété du conseil général.

La réflexion est engagée par la commune, le Conseil général des Alpes-Maritimes et l'EPA portant sur le devenir de cette zone et l'élaboration d'un programme d'aménagement de ces terrains, en prenant en compte les sites environnants. Les axes du projet devront tenir le plus grand compte des spécificités de cette « centralité » de l'Éco-Vallée (la confluence) et notamment de la forte présence d'un patrimoine naturel et historique remarquable dans ce secteur.

## > PROJETS D'AMÉNAGEMENT ENGAGÉS OU PRÉVUS HORS MAÎTRISE D'OUVRAGE DE L'EPA





### 2.3. LES MAÎTRISES D'OUVRAGE DE L'EPA SUR LES 4 PREMIÈRES OPÉRATIONS PRIORITAIRES

Les quatre premières opérations prioritaires de l'Éco-Vallée sont : le nouveau centre international d'affaires Grand Arénas, le technopôle urbain Nice Méridia, la plateforme agroalimentaire et horticole au sein de l'opération de la Baronne (premier périmètre opérationnel) et l'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var. Ces opérations sont sous maîtrise d'ouvrage de l'Etablissement Public d'Aménagement et s'inscrivent au sein de périmètre de ZAD ou d'études plus larges qui feront l'objet de projets complémentaires à moyen terme.

#### 2.3.1 LES FONDEMENTS STRATÉGIQUES DES QUATRE PREMIÈRES OPÉRATIONS PRIORITAIRES

Pour décider de ces quatre premières opérations prioritaires et en définir le contenu, l'EPA a déterminé un certain nombre de critères cumulatifs :

- 1 Optimiser le foncier disponible au sein d'espaces de mutation ou de renouvellement
- 2 Contribuer concrètement aux priorités économiques et sociales définies par l'ensemble des partenaires
- 3 Privilégier les opérations ayant la plus forte capacité de levier possible, au service du projet d'ensemble
- 4 S'inscrire dans le schéma des infrastructures de transport et de déplacement
- 5 Apporter des réponses opérationnelles aux échéances contenues dans les projets portés par les autres maîtres d'ouvrage
- 6 Adapter l'ambition des opérations au regard des ressources financières que les partenaires sont en capacité de mobiliser dans le cadre du protocole financier
- 7 Proportionner les actions aux capacités du marché de l'immobilier.

Comme cela est décrit ci-dessous, les quatre premières opérations prioritaires présentent des enjeux majeurs en matière d'urbanisme : elles participent à la recomposition des quartiers concernés en appliquant les grands principes d'aménagement et de développement durable qui fondent les démarches de l'EPA. Ces opérations présentent en outre une forte capacité de structuration de leur espace environnant.

Ces opérations ont également vocation à être des démonstrateurs des politiques du Grenelle et ainsi des modèles pour l'ensemble des opérations.

#### GRAND ARENAS

- 51 ha avec une possibilité d'extension
- 95% de foncier maîtrisé par la puissance publique
- 680 000 m<sup>2</sup> de capacité constructive
- 1 pôle multimodal et 1 parc des expositions
- 1350 logements
- 21 000 emplois prévus à terme

#### 2.3.2. PRÉSENTATION DES QUATRE PREMIÈRES OPÉRATIONS PRIORITAIRES SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE DE L'EPA

La présentation des quatre premières opérations prioritaires faite ci-dessous intègre pour des raisons de clarté de l'exposé, au côté des éléments relatifs à l'aménagement des secteurs, des dimensions de la stratégie de développement de l'Éco-Vallée.

#### GRAND ARÉNAS, LE NOUVEAU CENTRE INTERNATIONAL D'AFFAIRES DE LA CÔTE D'AZUR

L'opération Grand Arénas a pour ambition de doter la métropole azurienne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur hautement stratégique autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle multimodal de Nice-St Augustin-Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne.

Située au contact de l'aéroport Nice Côte d'Azur, l'opération bénéficiera d'un niveau d'accessibilité exceptionnelle grâce au pôle multimodal qui a pour ambition d'intégrer les fonctionnalités de transport (lignes ferroviaires dont le TGV, le TER, tramway, bus, cars, taxis, auto-partage, modes doux et plus tard la LGV) associées au pôle d'échange au cœur d'un véritable quartier urbain, mêlant ainsi intermodalité et urbanité pour créer un quartier urbain intermodal.

L'EPA a confié la conception de ce projet urbain à une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine travaillant autour de l'architecte-urbaniste catalan Josep Lluís MATEO qui assurera également la maîtrise d'œuvre de la réalisation des espaces publics ainsi qu'une assistance auprès des promoteurs et concepteurs des différents programmes immobiliers à développer sur le site.

Sur 51 ha, ce nouveau quartier de ville verra également la réalisation d'environ 300.000 m<sup>2</sup> de bureaux, 100 000 m<sup>2</sup> de logements ainsi que des commerces et services de proximité, l'ensemble concourant à une animation permanente des lieux de vie.

#### NICE MÉRIDIA

- Premier périmètre : 26ha / 60% de foncier maîtrisé par la puissance publique
- Un technopôle urbain
- 2100 logements
- 4000 emplois prévus à terme

#### SITE DE LA BARONNE

- 25 ha avec une possibilité d'extension
- 90% de foncier maîtrisé par la puissance publique
- 136 000 m<sup>2</sup> de capacité constructive
- 1400 emplois prévus à terme

Cette opération s'appuiera sur le quartier d'affaires existant de l'Arénas qui s'est développé sur 10 ha et aura un impact majeur sur l'organisation urbaine de l'ensemble de la partie Sud de la plaine en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var.

#### NICE MÉRIDIA, UN TECHNOPOLE URBAIN POUR NICE CÔTE D'AZUR

Nice Méridia a l'ambition de jouer un rôle essentiel dans la dynamique économique d'ensemble en vue d'une diversification de l'économie azurienne notamment grâce à un renforcement de l'innovation scientifique et technologique et à la croissance du développement endogène. L'objectif est de créer et d'organiser un site urbain particulièrement attractif pour les organisations publiques et privées de recherche-développement.

Ainsi, l'EPA et ses partenaires souhaitent-ils développer sur cette opération le concept de « technopôle urbain » 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.

Le programme de cette opération envisage de réaliser environ 330.000 m<sup>2</sup> de programmes immobiliers mixtes dans une première tranche opérationnelle de 26 ha. Le développement à terme de l'opération pourrait développer environ 800.000 m<sup>2</sup> en parfaite cohabitation avec le grand parc des sports et l'éco-parc urbain qui sont prévus.

L'EPA a lancé au printemps 2011 un concours de maîtrise d'œuvre urbaine. Trois équipes de grande renommée, associant des urbanistes, des paysagistes, divers bureaux d'études, économistes et sociologues urbains, ont été retenus en juillet et ont remis leur travail début novembre 2011 ; il sera examiné par un jury pour choisir le lauréat.

#### LA BARONNE (PREMIER PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL), PLATEFORME AGROALIMENTAIRE ET HORTICOLE, PARC D'ACTIVITÉS DURABLE

L'opération de la Baronne, sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent du Var, s'articule autour d'une plateforme agroalimentaire et horticole, dans laquelle se relocaliseront les activités du marché d'intérêt national. Elle offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique.

Cette opération, desservie par la RD 6202 bis qui la connecte à l'A8, bénéficie d'une approche environnementale et urbaine originale en s'appuyant sur la qualité paysagère et le centre urbain existant, renforcé par une offre de logements supplémentaires. Elle préfigure une nouvelle centralité en lien avec le quartier de Lingostière situé de l'autre côté du fleuve, sur la commune de Nice.

Le secteur de La Baronne représente environ 25 ha dont 23 ha sont maîtrisés par le public (Conseil général des Alpes-Maritimes et communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var). Un programme mixte de 136 000 m<sup>2</sup> a été défini par l'EPA et ses partenaires, avec comme équipement majeur une nouvelle plateforme agroalimentaire et horticole. Un concours de maîtrise d'œuvre a été lancé en 2011.

La relocalisation du CREAT (centre de recherche de la chambre d'agriculture) est intégrée dans la démarche opérationnelle.

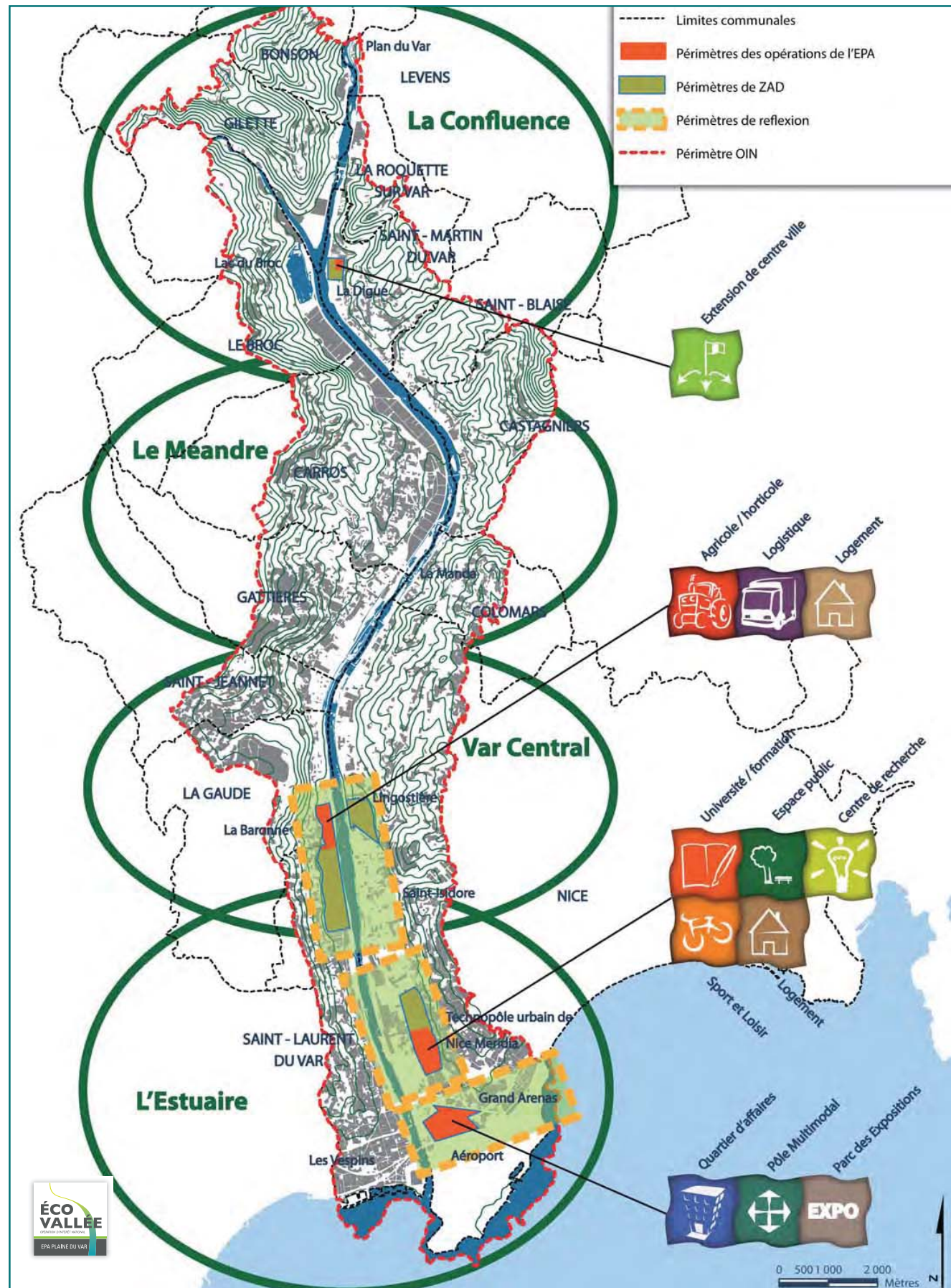
L'ensemble du projet vise d'abord à engager de façon opérationnelle la première étape d'une politique agricole renouvelée, en connectant la plate-forme agro-alimentaire et horticole à deux des trois sites expérimentaux prévus par la chambre d'agriculture sur les communes de Gattières et du Broc.

Le projet permettra d'autre part d'apporter de premiers éléments de réponse à la question récurrente de l'offre de locaux pour la logistique et les fonctions supports dont la métropole a besoin (cf. infra).

#### ÉCO-QUARTIER DE SAINT-MARTIN-DU-VAR

L'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var, qui concerne 5 ha, sera construit au contact de la ville de Saint-Martin-du-Var, dans l'objectif d'optimiser le lien entre ce quartier et le centre-ville. La mise en place d'un pôle multimodal et la rénovation de la ligne des chemins de fer de Provence donneront à cet espace des moyens de liaison renouvelés avec le reste du périmètre de l'O.I.N. et avec le centre-ville de Nice.

## > LES VOCATIONS DES 4 OPÉRATIONS PRIORITAIRES SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE DE L'EPA



### 2.4 L'ORGANISATION CONCERTÉE DES MAÎTRISES D'OUVRAGE

L'exposé des grands principes d'aménagement permet de constituer le référentiel collectif de l'aménagement au sein de l'Éco-Vallée. Mais pour réussir l'aménagement des opérations de l'Éco-Vallée, il convient de faire vivre ces principes et de mettre en place une organisation concertée des maîtrises d'ouvrage sur le périmètre.

#### 2.4.1 DEUX EXEMPLES DE MAÎTRISE D'OUVRAGE IMPLIQUANT UNE PLURALITÉ D'ACTEURS

Pour présenter l'organisation concertée des maîtrises d'ouvrage mises en place, deux exemples ont été choisis parmi les quatre premières opérations prioritaires portées par l'EPA : La Baronne et le pôle multimodal du Grand Arenas.

À travers ces deux exemples apparaissent deux éléments déterminants de l'organisation : la prise en compte de la pluralité des acteurs déjà évoquée, et la création de processus de pilotage afin de favoriser la cohérence d'ensemble.

#### LA BARONNE (PREMIER PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL), PLATEFORME AGROALIMENTAIRE ET HORTICOLE, PARC D'ACTIVITÉS DURABLE

L'opération de La Baronne, comme cela a été présenté, est l'une des quatre premières opérations prioritaires.

#### ■ La pluralité des acteurs concernés par l'opération.

Pour ce projet, cinq catégories d'acteurs peuvent être distinguées :

- les deux communes du périmètre : mairie de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var
- les collectivités dont les compétences sont mobilisées pour l'opération : communauté urbaine Nice Côte d'Azur (au titre des compétences « Aménagement/urbanisme, économie » pour le contenu de la plateforme logistique agroalimentaire et en tant que gestionnaire des MIN), le Conseil général des Alpes-Maritimes (au titre de la compétence des routes)
- l'État (notamment au regard des conséquences sur les PLU)
- les acteurs porteurs de projets sur la zone : la chambre d'agriculture (pour le CREAT et la réflexion sur le foncier agricole) ainsi que les investisseurs privés
- l'établissement public d'aménagement, dans sa fonction d'aménageur.

#### ■ Le processus de travail mis en place

Pour coordonner l'ensemble des acteurs, un processus de travail a été mis en place à travers la tenue, tous les 15 jours, d'un comité placé sous l'autorité du Secrétaire Général de la Préfecture. Un concours de maîtrise d'œuvre urbaine a été lancé pour amorcer la phase opérationnelle. Le lauréat qui sera sélectionné intégrera ce comité.

#### GRAND ARÉNAS, LE NOUVEAU CENTRE INTERNATIONAL D'AFFAIRES DE LA CÔTE D'AZUR

Pour le projet de pôle multimodal, cinq catégories d'acteurs peuvent être distingués :

- la ville de Nice et la communauté urbaine Nice Côte d'Azur (propriétaires de l'essentiel des terrains), ainsi que la SACA (société des aéroports de la Côte d'Azur – pour les terrains dits de la « zone nord de l'aéroport »)
- RFF et SNCF (pour les emprises foncières, le déplacement de la gare actuelle et le projet de la future gare voyageurs au sein du pôle dans la perspective LGV)
- Les collectivités dont les compétences sont mobilisées pour l'opération : NCA (pour les déplacements urbains au titre de la mission tram est-ouest et connexion sud-nord), le Conseil Général pour la gare routière, la Région pour la partie ferroviaire.
- l'État (notamment la DGAC, pour les contraintes aéronautiques appliquées aux terrains nord de l'aéroport et la DDTM en particulier pour le PPRI),
- les acteurs porteurs de projets sur la zone : la CCI et les investisseurs privés.

#### ■ Le processus de travail mis en place

Pour réaliser la conduite opérationnelle de cette opération, un maître d'œuvre urbain a été désigné « Mateo Architectura » pour la conception urbaine et le SCHAE (Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble), un comité technique ainsi qu'un comité de pilotage spécifique ont été constitués et travaillent en liaison avec le comité de pilotage de la LGV PACA.

#### 2.4.2 LES PROCESSUS COLLABORATIFS POUR L'ENSEMBLE DES OPÉRATIONS CONTRIBUANT À L'ÉCO-VALLÉE

Au-delà des processus de coopération relatifs aux maîtrises d'ouvrage de l'EPA, des démarches sont mises en place pour accompagner les autres maîtrises d'ouvrage publiques et privées afin de s'assurer de la cohérence d'ensemble et de l'intégration des grands principes d'aménagements durables et de l'éco-exemplarité des projets.

#### POUR L'ENSEMBLE DES OPÉRATIONS PUBLIQUES D'AMÉNAGEMENT :

Les trois principaux dispositifs de mise en cohérence sont :

- la coordination régulière entre les maires et l'EPA
- les travaux dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme
- les consultations des projets en amont des permis de construire
- l'utilisation par les communes des deux documents qui sont le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction et le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques.



> Nice Prémium (© NCA)

#### POUR LES OPÉRATIONS PRIVÉES CONTRIBUTIVES

Les échanges avec les opérateurs privés se structurent, dans le cadre de l'Éco-Vallée, par :

- le projet de signature par les principaux promoteurs privés de la charte d'adhésion au cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction
- l'organisation de rencontres avec les maîtres d'ouvrage privés pour rappeler les grands principes et ambitions de l'Éco-Vallée. Le projet de territoire doit favoriser cette démarche
- la concertation avec les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage sur les projets antérieurement au dépôt du permis de construire.

L'ensemble de ces démarches a pour objectif la validation de ces projets dans les avis émis par l'EPA au titre de l'opération d'intérêt national.

#### 2.4.3 LA CONCERTATION GRAND PUBLIC DANS LE CADRE DES OPÉRATIONS

En tant que Maître d'Ouvrage, il revient à l'EPA plaine du Var de mettre en œuvre pour chaque grande opération, la concertation publique préalable réglementaire, en application notamment de l'article L300-2 du Code l'Urbanisme, d'en définir les modalités et de veiller à leur réalisation.

L'EPA plaine du Var réalisera cette concertation en lien avec les collectivités concernées de façon à susciter la participation du public la plus active possible.

Compte tenu de la nature des opérations concernées, la concertation sera menée au niveau de la démarche globale d'aménagement des projets (selon le calendrier de réalisation de chacune des opérations). En outre, une concertation spécifique à chaque projet important contenu dans les opérations d'aménagement sera organisée par les maîtrises d'ouvrage respectives.

L'ensemble de ces démarches de concertation donnera lieu à l'établissement d'un bilan de la concertation.

## 2.5. DE NOUVELLES PERSPECTIVES POUR DONNER À L'ÉCO-VALLÉE TOUTE SA DIMENSION

Comme nous l'avons évoqué dans le point 1.3, de nombreux sujets restent à approfondir voire à faire émerger pour donner toute sa dimension à l'Éco-Vallée. Le paragraphe suivant propose une première approche autour de trois axes de réflexion prospective.

### 2.5.1 CONFORTER LES QUATRE CENTRALITÉS DE L'ÉCO-VALLÉE L'ESTUAIRE

#### ■ L'articulation entre Grand Arenas et son environnement urbain autour de la route de Grenoble

Le projet d'aménagement du Grand Arenas doit également permettre de coudre le territoire en estompant les obstacles que sont les voiries structurantes du quartier et notamment la route de Grenoble. Ainsi le travail effectué par l'équipe de JL Mateo propose de réaliser de manière progressive des programmes immobiliers sur les dents creuses situées au Nord de manière à tisser des liens urbains de part et d'autre de cet axe structurel.

#### ■ « Grand » Méridia : du périmètre initial au périmètre élargi (de 26 ha à 200 ha)

Il s'agit de réfléchir à l'extension éventuelle du périmètre initial de Nice Méridia pour donner au concept de technopôle urbain sa pleine valeur et sa pleine application spatiale, notamment dans une intelligente cohabitation avec les équipements sportifs envisagés le long de la RD 6202 et dans un dialogue avec les espaces naturels et agricoles remontant vers le Nice Stadium et son éco quartier.

#### ■ Saint-Laurent-du-Var (Vespins / Point du jour / Requalification de la ZAE et extension / Port Saint-Laurent du Var-Cagnes), pour conforter un des espaces clés dans l'équilibre du territoire

Différents projets de grande importance sont prévus dans la commune de Saint-Laurent-du-Var qui est un des espaces clés de l'estuaire de l'Éco-Vallée :

- l'opération Les Vespins a fait d'ores et déjà l'objet d'une approche d'évolution urbaine conduite en coopération avec la ville et NCA. Un des enjeux majeurs est une meilleure cohérence du centre de Saint-Laurent-du-Var, aujourd'hui séparé par la voie ferrée et des voiries. Un autre enjeu est la constitution d'une trame paysagère arborée permettant de nouveaux modes de déplacement doux au sein d'un tissu actuellement heurté. L'aboutissement de ce dossier est important pour la requalification et la structuration urbaines de cette partie du territoire

- ayant fait l'objet, voici une vingtaine d'années, d'une opération de rénovation, l'ensemble de logements et de commerces de Point du jour nécessite aujourd'hui une évolution profonde dans une approche globale du secteur et de son environnement. Situé en façade fluviale, le secteur de Point du jour est un dossier complexe nécessitant la coopération de différents acteurs : commune de Saint-Laurent, NCA, bailleurs sociaux, investisseurs privés... L'EPA participera aux réflexions sur ce quartier d'entrée de ville qui constitue aussi une des entrées de l'Éco-Vallée, en rive droite. La recomposition du secteur dans son ensemble interpelle également la relation au fleuve, qu'il s'agisse de s'en protéger en cas de crue ou de ne pas en être coupé par des ouvrages trop séparatifs
- la Zone d'activité économique de Saint-Laurent est un site dynamique et pourvoyeur d'emplois. Constituée au fil des décennies sans schéma d'ensemble, cette zone d'activités justifiera une approche d'aménagement dans l'objectif de la rendre à la fois plus cohérente, plus lisible et mieux intégrée dans son environnement. Cette démarche pourrait être aussi l'occasion d'une réflexion partagée sur la densité de ce site dans le but d'une meilleure utilisation de l'espace, en compatibilité bien entendu avec les besoins des entreprises en tirant notamment parti des enseignements de la démarche d'écologie industrielle. L'EPA propose d'être un des partenaires de cet éventuel travail auprès notamment de la commune, de NCA et de la CCI
- un projet de nouveau port est envisagé sur le territoire commun de Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer en réponse aux considérables demandes non satisfaites d'anneaux de plaisance qui constituent pourtant un segment fort du tourisme balnéaire. Particulièrement complexe du fait notamment de la nécessaire prise en compte de la loi littoral, ce projet interpelle également l'enjeu de l'ouverture sur la façade littorale dans cette partie du territoire. L'EPA propose d'être un des partenaires de la réflexion sur le projet.

#### ■ Requalification de Cap 3000

Récemment racheté par le Groupe Altaréa, Cap 3000 qui compte parmi les plus grands centres commerciaux de France, fait l'objet d'une réflexion relative à son évolution dans une logique plus urbaine. Un des objectifs est de réaliser une meilleure liaison avec Saint-Laurent-du-Var. Cette évolution serait également marquée par une plus grande ouverture du centre sur sa façade maritime et par une meilleure prise en compte de la dimension environnementale.

Aux côtés de la ville de Saint-Laurent-du-Var et de NCA, l'EPA suit et suivra ce projet conduit par Altaréa, d'une part parce que Cap 3000

est intégré dans le périmètre de l'OIN, d'autre part compte tenu de son emplacement stratégique dans l'estuaire, et enfin du fait de l'importance que représente Cap 3000, non seulement dans l'économie locale, mais même au-delà des frontières de la métropole.

#### VAR-CENTRAL

##### ■ La Baronne-Lingostière : du périmètre opérationnel initial (La Baronne) au périmètre élargi et bi-rive

Caractérisé par le principe de mixité fonctionnelle, par une volonté d'exemplarité, dans un dialogue urbain et programmatique entre les deux rives, le pôle de La Baronne-Lingostière s'inscrit dans une logique spatiale de cohérence urbaine, d'insertion dans le site, ainsi que de respect et de valorisation du cadre naturel, en relation avec les autres pôles et les projets de développement en amont et en aval :

- polarités agricoles de Gattières et du Broc, zone industrielle de Saint-Laurent, en rive droite,
- centre commercial de Lingostière et polarité urbaine de Saint-Isidore, en rive gauche.

La programmation du pôle bi-rive prendra en compte les besoins en logements, commerces, services et équipements de proximité en lien avec les quartiers résidentiels existants, la réalisation d'un éco-parc d'activités et d'un équipement de rang métropolitain (une plateforme agro-alimentaire et horticole).

Le projet urbain devra en outre être en capacité d'articuler entre eux des réseaux viaires ou de transports existants ou en projet avec notamment :

- la présence de deux voiries majeures, la RD 6202 bis en rive droite sur laquelle seront réalisés des bretelles et un échangeur pour desservir les fonciers de La Baronne, et la RD 6202 en rive gauche dont la requalification en boulevard urbain est engagée (cf. supra)
- le potentiel de desserte en transport public associé à la ligne des chemins de fer de Provence (CP) reliant le centre-ville de Nice. Les CP pourront bénéficier d'un pôle multimodal à Lingostière qui permettra notamment à terme une interconnexion avec la ligne de tramway Sud-Nord.

Dans un second temps, la réalisation d'un franchissement reliant le secteur de La Baronne à celui de Lingostière donnera tout son sens à la volonté de réaliser ce pôle bi-rive.

#### LE MÉANDRE

Lors de l'étude de positionnement international, conduite à la demande de NCA par le grand architecte-urbaniste Rem Koolhaas, cet espace du méandre du fleuve a été qualifié de « pôle de centralité secondaire » au sein de l'Éco-Vallée.

Carros est la seule ville de plus de 10 000 habitants située entre Nice et Digne. Ses équipements sanitaires, sportifs et culturels en font une ville-centre non seulement au sein du méandre mais plus généralement dans toute la partie Nord de la plaine, pour les habitants des communes des deux rives.

La force économique du site industriel de Carros (10 000 emplois) impulse également une dynamique qui dépasse largement les limites de la commune. Son parc de logements diversifié constitue un atout supplémentaire pour l'attraction et le maintien des entreprises.

Parmi les projets les plus structurants pour l'avenir de cette ville-centre à moyen ou long terme figurent :

- les nouvelles perspectives de 700 logements sur le hameau Saint Pierre ainsi qu'aux Couletas (cf. 2.2.3 sur les données principales de ces projets)
- le futur PLU qui autorisera une densité supérieure sur le site de la zone industrielle. Cette nouvelle donnée permet d'envisager une évolution de l'occupation des sols du site industriel aujourd'hui quasi saturé et ouvre également des perspectives sur une certaine « verticalisation » de fonctions comme les parkings, éventuellement dans une approche de mutualisation entre entreprises. Elle ouvre aussi bien entendu des perspectives de rationalisation de l'occupation du sol et en conséquence des pistes pour des implantations nouvelles d'entreprises
- la perspective de créer à terme un véritable pôle multimodal organisant notamment l'interconnexion entre les chemins de fer de la Provence et des bus notamment à destination des entreprises du site industriel. Des solutions provisoires pourraient être recherchées en vue de permettre le stationnement de bus en complément des installations actuelles des CP
- l'éventuel basculement des CP en rive droite, ou la réalisation d'un système de transport en site propre
- un projet sur les coteaux, sur le site proche de l'évêché, dans une approche d'aménagement globale et de prise en compte des dimensions paysagères et écologiques remarquables de cet espace de 14 ha.

#### LA CONFLUENCE

Cet espace de l'Éco-Vallée concerne plusieurs communes : Le Broc, Gilette, Bonson, Saint-Blaise, Saint-Martin-du-Var, La Roquette, Levens. Dans le cadre de l'OIN, des projets ont déjà été engagés ou sont prévus dans certaines des communes, notamment Gilette, Saint-Blaise et Saint-Martin. L'enjeu est d'identifier des axes fédérateurs pour un aménagement et un développement économique et social cohérent de cette partie du territoire caractérisée par une même géomorphologie,

par la présence d'espaces naturels remarquables et par un patrimoine bâti ancien et de qualité.

Semblent se dégager ainsi des axes de développement autour de la nature, du sport, des loisirs en complément d'une forte présence de terrains agricoles.

De même, cette réflexion, dont le périmètre s'étend sur 232 hectares, doit intégrer les démarches déjà identifiées tels que le projet d'aménagement du bec de l'Estéron, la valorisation de la pointe du bec de l'Estéron (objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope), les coteaux de Gilette, le parc naturel départemental du lac du Broc et celui des rives du Var, le projet de pôle bois porté par la SARL Coulomp et en rive gauche l'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

#### 2.5.2 ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

##### IDENTIFIER ET ANTICIPER LES BESOINS FUTURS EN ÉQUIPEMENTS PUBLICS D'ACCOMPAGNEMENT : CRÈCHES, ÉCOLES, COLLÈGE ET LYCÉE, SPORTIFS, SANITAIRES, CULTURELS...

Le développement de l'Éco-Vallée sera accompagné au plus près par le déploiement d'équipements publics destinés à apporter aux nouvelles populations travaillant ou habitant sur la plaine du Var un accès de proximité aux services publics d'éducation, à des équipements sportifs, à des crèches, etc.

Pour les opérations d'aménagement qui seront développées sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA de premières évaluations ont été menées en coopération avec les collectivités locales compétentes et en tant qu'aménageur, l'EPA plaine du Var participera au financement des équipements publics qui seront réalisés pour répondre aux besoins de proximité liés à ces opérations.

En outre, les partenaires de l'EPA prévoient d'ores et déjà de pouvoir réaliser sur la plaine du Var des investissements conséquents pour répondre aux besoins des populations. A ce titre des réflexions sont notamment engagées sur les équipements suivants : un nouveau lycée, un collège, un groupe scolaire et un complexe sportif scolaire à Saint-Isidore et une école à Saint-Martin-du-Var

Il sera nécessaire de veiller à l'évolution des infrastructures de communication électroniques notamment pour desservir dans les meilleures conditions et au meilleur coût ces équipements publics et plus généralement pour les usages des entreprises et des habitants de l'Éco-Vallée.

#### 2.5.3 APPORTER DES RÉPONSES AUX PROBLÉMATIQUES DE REQUALIFICATION OU DE RELOCALISATION D'ACTIVITÉS

Deux exemples illustrent particulièrement la problématique de relocalisation de certaines activités aujourd'hui présentes dans la plaine du Var : la question du commerce automobile et celle du BTP.



> Secteur Lingostière / vision SEURA (©SEURA/EPA)

Ces deux activités sont importantes l'une et l'autre en matière de développement et d'emplois. Le questionnement relatif à une ou d'autres localisations se pose toutefois en raison des projets d'aménagement et d'urbanisme de l'Éco-Vallée et pour favoriser la rationalisation du foncier.

#### ■ Commerce automobile

Générateur d'emplois et répondant à un besoin avéré des populations, le secteur du commerce automobile est très présent sur la plaine du Var. Les implantations dont le nombre s'est accru au cours des dernières décennies sont caractérisées par une forte consommation de foncier reflétant le rôle « d'espace servant » que tenait la plaine du Var en ces temps. Un certain nombre de ces emplacements sont aujourd'hui concernés par le développement des opérations d'aménagement prioritaires (Grand Arénas et Nice Méridia) ou des infrastructures qui serviront d'armature au développement urbain sur la partie Sud de la plaine (voie des 40m). L'EPA et ses partenaires souhaitent accompagner la recomposition de ces activités sur un mode d'organisation plus compatible avec une volonté partagée d'optimiser la consommation de foncier. Cette recomposition pourrait prendre la forme d'implantations en milieu urbain et/ou d'un regroupement de ces activités permettant la mise en place de synergies et de mutualisations.



#### ■ Secteur du BTP

Le secteur du BTP est historiquement implanté sur la plaine du Var et occupe une surface importante dédiée à des activités de production (centrales à béton, centrales d'enrobé, ballastiers...) ou de stockage (de matériel et de matériaux). Nécessaires au bon fonctionnement de l'économie et à la réalisation même de l'Éco-Vallée, ces activités occupent néanmoins des fonciers qui sont situés à proximité immédiate ou au cœur de secteurs importants pour le développement de la plaine du Var.

L'enjeu partagé entre l'EPA et ses partenaires est d'accompagner ces entreprises pour recomposer, à moyen et long terme, leur implantation sur le territoire.

#### ■ La requalification de la zone commerciale de Lingostière

Cette requalification constitue un enjeu fort pour l'Éco-Vallée pour plusieurs raisons :

- créée, sans une approche préalable de transport et de déplacement, elle illustre ce que l'Éco-Vallée veut absolument éviter,
- partie intégrante de la séquence Var central en dialogue avec la Baronne, cette zone doit évoluer dans un cadre plus global et plus cohérent,
- cet espace appartient lui-même au « grand » Lingostière dont la

zone sud notamment fait partie des sites mutables. A cet égard, la requalification de la zone commerciale doit être pensée en synergie avec les aménagements futurs de cette partie sud,

- la perspective du pôle multimodal qui présentera l'exceptionnelle opportunité de relier, par les CP rénovés le centre de Nice,
- les grandes enseignes sont, pour la plupart, elles-mêmes convaincues du besoin indispensable d'une requalification et ont signifié leur volonté de s'inscrire dans un schéma cohérent aux échelles pertinentes,

Un groupe de travail s'est mis en place entre ces enseignes, leurs conseils, NCA, la CCI et l'EPA en vue de faire progresser cette réflexion, en coordination avec le Conseil général pour l'analyse du trafic.

L'ambition de ce groupe est de faire émerger un projet de requalification intégrant la problématique des accès et des circulations internes, le respect des grands principes d'aménagement et d'environnement portés par l'EPA (notamment la liaison entre les vallons et le Var), la réduction la plus forte possible des parkings au sol en vue soit de les réaliser en silo, soit lorsque cela est possible de les enfouir, la cohésion avec les projets environnants sur les deux rives, la qualité architecturale et paysagère... L'opération La Baronne-Lingostière portée par l'EPA, qui a lancé un concours de maîtrise d'œuvre urbaine afin de disposer d'un schéma de composition d'ensemble, intégrera toutes ces données.



> Secteur Nice Méridia / vision Mateo (©JL MATEO/EPA)

## AXE 3 IMPULSER UNE FORTE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

L'aire urbaine azurée (bassins de Nice, Cannes, Grasse, Antibes, Sophia Antipolis et l'Est départemental) ne fait pas partie des métropoles ayant le plus fort rayonnement ainsi que le souligne la toute dernière étude de la DATAR dont les grandes conclusions ont été présentées lors des ateliers d'acteurs. Elle possède toutefois une structure économique robuste et des traits d'internationalité supérieurs à son poids démographique. Elle apparaît ainsi comme un espace à forts enjeux au plan national, susceptible de renforcer l'armature française des cités innovantes et à fort rayonnement. L'économie de la Côte d'Azur repose sur deux piliers principaux que sont le tourisme et les technologies complétés par l'activité commerciale et une activité industrielle dynamique.

Concernant le tourisme, le Touriscope Côte d'Azur fournit les éléments suivants pour l'année 2010 :

### 11 millions de touristes

- 65 millions de nuitées
- 50% de clientèle étrangère
- 4,1 milliards d'€ de dépenses touristiques liées aux séjours
- 75 000 emplois liés au tourisme

Si l'aire urbaine niçoise a décidé dans les années 80 de diversifier son tourisme notamment par la création du palais des congrès Acropolis, elle n'a pas en revanche organisé d'offre territoriale spécifique pour les entreprises de technologie et les centres de recherche développement. Elle n'a pas non plus, à cette époque, mis en place de politique spécifique de soutien au développement endogène.

Une étude réalisée en juin 2011 par SIRIUS-CCI, permet par ailleurs de visualiser au travers des chiffres clés 2010 la prééminence de certains pôles dans les Alpes-Maritimes notamment :

- le pôle des technologies de l'information et de la communication représente 1372 établissements, 20 190 a et génère 3,95 milliards d'euros dont 55% à l'export,
  - le pôle des sciences du vivant représente 245 établissements, 9 130 emplois et génère 2,3 milliards d'euros dont 48% à l'export,
- Aujourd'hui la répartition des activités économiques dans la communauté urbaine Nice Côte d'Azur est la suivante (les chiffres relatifs au périmètre de l'Éco-Vallée elle-même ne sont pas disponibles) :

### NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS PAR GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉ (Source : INSEE)

2010		
	Nombre d'établissements	
	NICE CÔTE-D'AZUR	ALPES-MARITIMES
Industrie	2 486	5 791
Construction	6 897	14 870
Commerce	11 362	35 104
Services	31 779	55 948
<b>Total</b>	<b>52 524</b>	<b>111 713</b>

dont :

### NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS INSCRITS AU REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIÉTÉS ET EFFECTIFS CORRESPONDANTS

(Source : Fichier MERIDIEN SIRIUS-CCI)

2010				
	NICE CÔTE-D'AZUR		ALPES-MARITIMES	
	Établissements	Effectifs	Établissements	Effectifs
Industrie	1 675	14 121	3 812	33 391
Construction	3 913	17 284	7 743	31 850
Commerce	9 164	36 324	19 267	72 894
Services	16 043	78 476	35 056	166 037
<b>Total</b>	<b>30 795</b>	<b>146 205</b>	<b>65 878</b>	<b>304 172</b>

### TAUX DE CHOMAGE (Source : POLE EMPLOI-INSEE)

	ALPES-MARITIMES	RÉGION PACA	FRANCE MÉTROPOLITAIN
T2 2010	9,1	10,7	9,3
T2 2011	9,1	10,9	9,1
Différence en points	0,0	0,2	-0,2

### NOMBRE DE DEMANDEURS D'EMPLOI DE CATÉGORIE A\*

(Source : PÔLE EMPLOI)

L'évolution des demandeurs d'emploi, d'une année sur l'autre, a été 2 fois plus importante dans le périmètre de NCA que dans le département azuréen. Elle impacte tout autant les jeunes de moins de 25 ans que les actifs de 25 à 49 ans.

À FIN JUIN 2010				
	- 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +	total
<b>NICE CÔTE-D'AZUR</b>	2 596	14 042	4 145	20 783
<b>ALPES-MARITIMES</b>	6 407	31 123	9 233	46 763
À FIN JUIN 2011				
	- 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +	total
<b>NICE CÔTE-D'AZUR</b>	2 656	15 066	4 907	22 629
<b>ALPES-MARITIMES</b>	6 259	31 917	10 733	48 909
% ÉVOLUTION				
	- 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +	total
<b>NICE CÔTE-D'AZUR</b>	2,3 %	7,3 %	18,4 %	8,9 %
<b>ALPES-MARITIMES</b>	-2,3 %	2,6 %	16,2 %	4,6 %

\* Les demandeurs d'emploi de catégorie A sont des personnes sans emploi, tenues de faire des actes positifs de recherche d'emploi.

Au sein de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur, la plaine du Var comporte plus de 6 500 établissements inscrits au RCS, soit 10% des établissements azuréens, représentant environ 48 600 emplois, soit 16% des emplois salariés privés du département.

### NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS INSCRITS AU RCS ET EMPLOIS CORRESPONDANTS

(Source : Fichier MERIDIEN SIRIUS-CCI données actualisées à fin juin 2011)

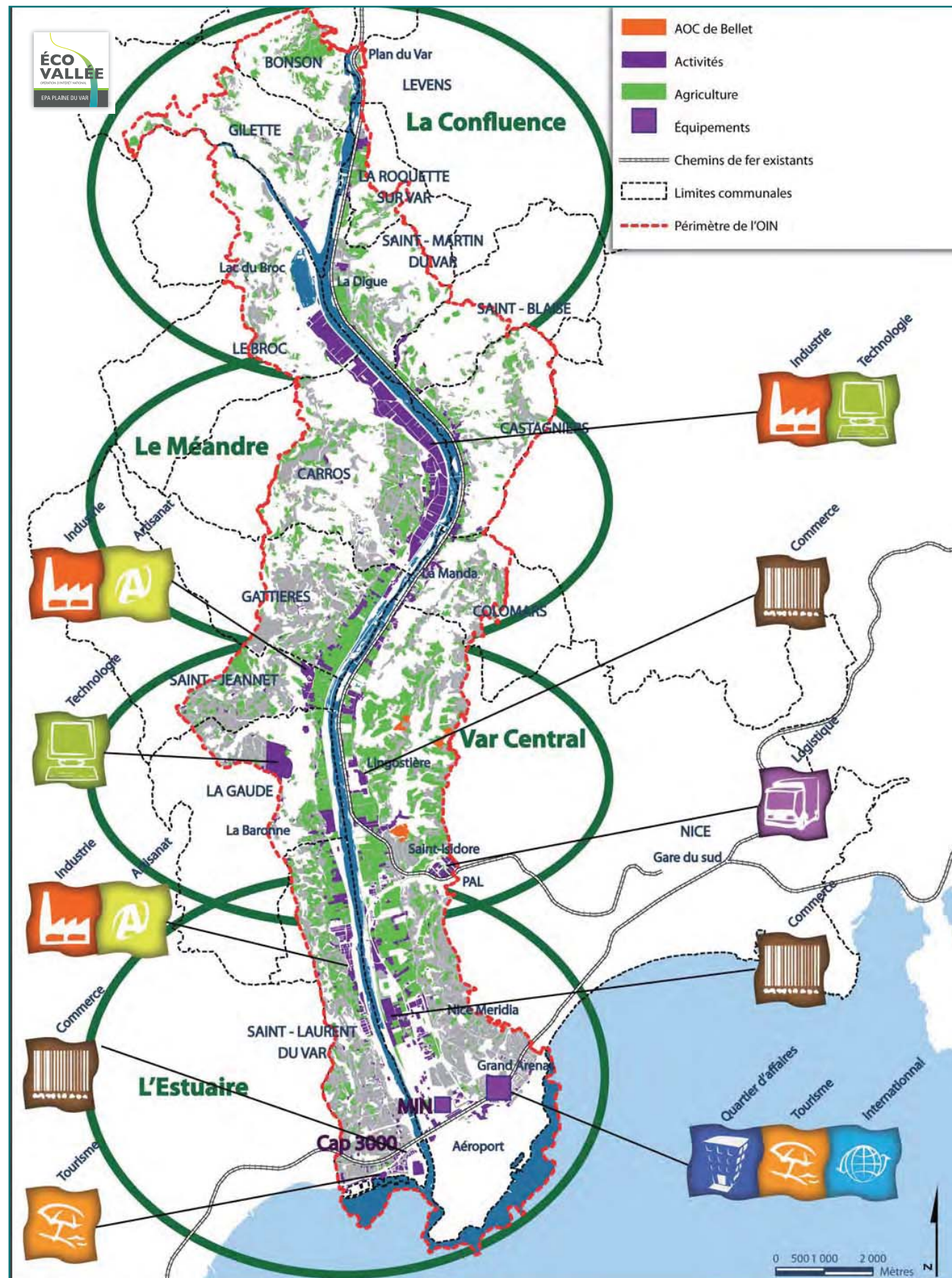
	ETABLISSEMENTS		EFFECTIFS	
	Alpes-Maritimes	OIN Plaine du Var	Alpes-Maritimes	OIN Plaine du Var
Industrie	3 812	487	33 391	7 034
Construction	7 743	925	31 850	5 780
Commerce	19 267	1 887	72 894	11 766
Services	35 056	3 244	166 037	24 052
<b>Total</b>	<b>65 878</b>	<b>6 543</b>	<b>304 172</b>	<b>48 632</b>

Quelques faits marquants sont ainsi à noter pour la plaine du Var :

- une présence modérée en nombre d'établissements liés à l'industrie (7% dans la plaine contre 6% dans les AM) générant néanmoins un poids assez important en termes d'emplois (15% dans la plaine contre 11% dans le département - source SIRIUS-CCI)
- 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)
- 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 dans des 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)
- une faible activité touristique hormis la capacité d'hébergement 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).
- 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).

Par sa position géographique au centre du département, par son très haut niveau de desserte et par l'importance de son foncier mutable, la plaine du Var représente une opportunité exceptionnelle pour enclencher une nouvelle phase du développement économique de l'aire urbaine niçoise, plus généralement des Alpes-Maritimes, avec un impact conséquent sur l'activité régionale et des capacités de rayonnement international. Il s'agit en vérité de l'« effet de levier » habituellement attendu d'une opération d'intérêt national sur son environnement. Il s'agit aussi de l'intérêt que peut représenter au plan national la réussite de l'opération.

> ÉTAT INITIAL



**3.1. UNE STRATÉGIE ÉCONOMIQUE GLOBALE AU SERVICE DE LA MÉTROPOLE**

L'ambition affichée par l'Éco-Vallée est de mettre en place une stratégie d'ensemble pour faire franchir à l'économie de la métropole un pas décisif et répondre, de façon organisée et même systémique, au diagnostic partagé.

La mise en place de cette stratégie conduit à une certaine thématization des premiers sites prioritaires de l'Éco-Vallée sans pour autant remettre en cause le principe de mixité présenté dans l'axe 2.

**3.1.1. L'ÉCO-VALLÉE, POUR CONTRIBUER À DIVERSIFIER L'ÉCONOMIE, À IMPULSER L'INNOVATION ET L'ESPRIT D'ENTREPRISE SELON UNE STRATÉGIE GLOBALE**

La diversification économique de l'aire azurée est indispensable tant pour la robustesse du modèle économique d'ensemble que pour offrir une large gamme d'emplois notamment qualifiés. Dans cette optique, il est apparu nécessaire à l'ensemble des partenaires de revisiter la stratégie de création de firmes qui était jusqu'alors essentiellement fondée sur l'attraction d'entreprises extérieures. Le nouveau modèle proposé vise à accroître la part du développement endogène au travers d'un ensemble de mesures de soutien à la mise en œuvre des projets locaux, leur accompagnement administratif, technique et financier.

La stratégie construite par l'EPA avec ses partenaires consiste à proposer aux investisseurs et aux entreprises grandes ou petites des perspectives lisibles et durables quant à l'environnement économique qui va être mis en œuvre. Elle vise aussi à couvrir une gamme plus large de secteurs, de produits et de services à la mesure de la diversité économique des grandes métropoles. Elle s'inscrit enfin dans une logique de complémentarités avec les offres territoriales préexistantes et tout particulièrement le parc international d'activité de Sophia-Antipolis. Le positionnement dans lequel s'inscrit cette nouvelle stratégie vise d'une part à accroître l'internationalité du territoire azuréen et d'autre part à faire de l'Éco-Vallée le territoire de démonstration de la mutation éco-exemplaire que la métropole entend mettre en œuvre dans tous les domaines : aménagement, construction, matériaux, urbanisme, architecture, gestion des ressources naturelles et de l'énergie, déplacements décarbonés, gestion des risques... L'Éco-Vallée axera l'ensemble de sa politique autour du thème de l'innovation mise au service d'un cadre naturel, d'un cadre de travail et d'un cadre de vie renouvelés.

**FORGER AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS CONCERNÉS UN NOUVEAU MODÈLE DURABLE POUR L'AGRICULTURE**

L'agriculture a une importance historique forte sur la plaine du Var. Le nombre d'hectares cultivés a sensiblement baissé au fil des décennies du fait notamment de la compétition pour l'usage des sols, du prix sans cesse croissants du foncier urbanisable, du souhait de certains agriculteurs n'exerçant plus leurs activités ou ne pouvant plus les exercer de céder leurs terres.

Le contexte a évolué ces dernières années. La DTA a imposé un quota de terres agricoles et les PLU ont souvent augmenté ces quantités dédiées. De nouveaux agriculteurs se sont engagés et le taux de réussite semble équilibrer le taux d'échec. Le souhait des consommateurs de disposer de produits frais de proximité a également modifié la donne.

La question de l'avenir de l'agriculture dans ce nouveau contexte se pose.

En complément de son cœur de métier d'aménageur que lui confie l'Etat, l'EPA, dans sa fonction de développement, participe avec tous les acteurs concernés aux réflexions sur l'avenir de ce secteur d'activités important.

Deux remarques essentielles permettent d'éclairer ce sujet :

- La problématique agricole est complexe en ce sens qu'elle interpelle de nombreux domaines de réflexion
  - le prix du foncier, celui de sa rente pour ceux qui désirent vendre, celui du niveau d'acquisition ou de location pour ceux qui veulent exploiter. Ce qui revient à potentiellement poser la question d'un portage des terrains agricoles
  - le modèle d'agriculture de demain, tant en termes de production que de distribution, ainsi bien entendu que sa viabilité économique
  - en outre, au sein de l'Éco-Vallée, la problématique agricole interpelle la place des espaces agricoles dans la stratégie d'aménagement de la vallée (plaine et coteaux), la cohabitation de ces espaces avec des formes urbaines habitées, avec un tissu industriel, commercial existant et à venir, avec des espaces de loisirs, de sport ... Qualifiée aujourd'hui de « périurbaine », l'agriculture le sera-t-elle encore demain lorsque le maillage d'activités dans l'Éco-Vallée qui doit être mis en œuvre pour répondre à des fonctions et des usages divers et nécessaires aux populations, à l'économie et à l'emploi aura créé de fait un territoire ni tout à fait urbain ni tout à fait rural ? « Périurbain » sera-t-il un qualificatif qui aura un sens ? Faut-il, pour éviter ce hiatus potentiel, réserver des espaces dédiés ? Existerait-il alors un risque d'aménagement

en « tronçons », et d'un manque de cohérence de l'ensemble ?  
 - l'émergence de pôles d'excellence agricoles tels que définis par la chambre d'agriculture sur les secteurs de Nice Arbo-  
 ras, Gattières et le Broc-Gilette (bec de l'Estéron).

- Les acteurs concernés par la question agricole sont nombreux et aucun acteur seul ne peut la résoudre :
  - les agriculteurs eux-mêmes bien entendu, propriétaires-exploitants ou bailleurs, jeunes agriculteurs
  - la chambre d'agriculture représentante légale de la profession
  - les collectivités territoriales, soit au travers de leur PLU, soit par leur politique économique ou encore par leur politique de développement du territoire
  - l'EPA par son rôle d'aménageur de l'Éco-Vallée.

Pour « mettre à plat » ce dossier complexe, identifier clairement les sujets, les pistes et les difficultés éventuelles à les mettre en œuvre, l'EPA a créé avec la chambre d'agriculture un groupe de travail spécifique, ouvert aux partenaires concernés. Les travaux de ce groupe devraient être achevés en 2012 et permettre de faire progresser concrètement ce dossier complexe.

**CONCEVOIR ET LOCALISER LES FONCTIONS SUPPORTS INDISPENSABLES À L'ÉCONOMIE NOTAMMENT AUTOUR DU SECTEUR AGRICOLE ET HORTICOLE**

La future relocalisation des activités du MIN à La Baronne s'inscrit dans une ambition plus large. Elle vise à constituer une première réponse aux besoins des entreprises de la métropole en matière de sites logistiques dont l'absence a entraîné soit des installations désordonnées dans la plaine du Var, au hasard des opportunités foncières, soit des délocalisations de leurs fonctions supports dans le département du Var ou même de l'autre côté de la frontière italienne.

Dans l'opération de La Baronne (voir le paragraphe sur le projet de La Baronne dans l'axe 2), l'accent sera essentiellement mis sur les fonctions de distribution et de logistique liées à l'agriculture et à l'horticulture, non seulement au bénéfice des grossistes et producteurs indépendants actuellement localisés aux MIN, mais aussi pour des entreprises aujourd'hui implantées ailleurs dans la plaine du Var voire au-delà.

Localisés à proximité immédiate du CREAT, peu éloignés des pôles agricoles d'excellence que la chambre d'agriculture implantera sur les communes voisines, les locaux de la plate-forme agro-alimentaire et horticole s'inscrivent dans la stratégie mise progressivement en place pour constituer un nouveau modèle pour l'agriculture dans l'Éco-Vallée.

**ÉLARGIR LE TISSU TERTIAIRE ET NOTAMMENT LES EMPLOIS MÉTROPOLITAINS SUPÉRIEURS POUR SE HISSE À LA TAILLE D'UNE GRANDE MÉTROPOLE**

Bien que le secteur tertiaire supérieur qui est aujourd'hui présent à Nice Côte d'Azur soit de bon niveau, il ne correspond pas à l'importance d'une métropole de 550 000 habitants. Malgré son caractère international affirmé, l'aire urbaine n'a pas encore attiré suffisamment de fonctions dites de commandement : sièges sociaux de niveau international, national ou régional, fonctions directionnelles de grands groupes, telles que les fonctions commerciales, de finances, de ressources humaines ou juridiques par exemples. Il est vrai que dans ce segment d'activités où l'importance et le niveau de l'immobilier d'entreprises proposés sont un des facteurs de l'attractivité d'un territoire, l'offre est longtemps restée modeste ou n'était pas toujours techniquement adaptée aux exigences de localisation des firmes du secteur.

L'objectif du Grand Arénas est de changer d'échelle, tout en proportionnant bien entendu la nouvelle offre aux capacités de montée en régime de la métropole.

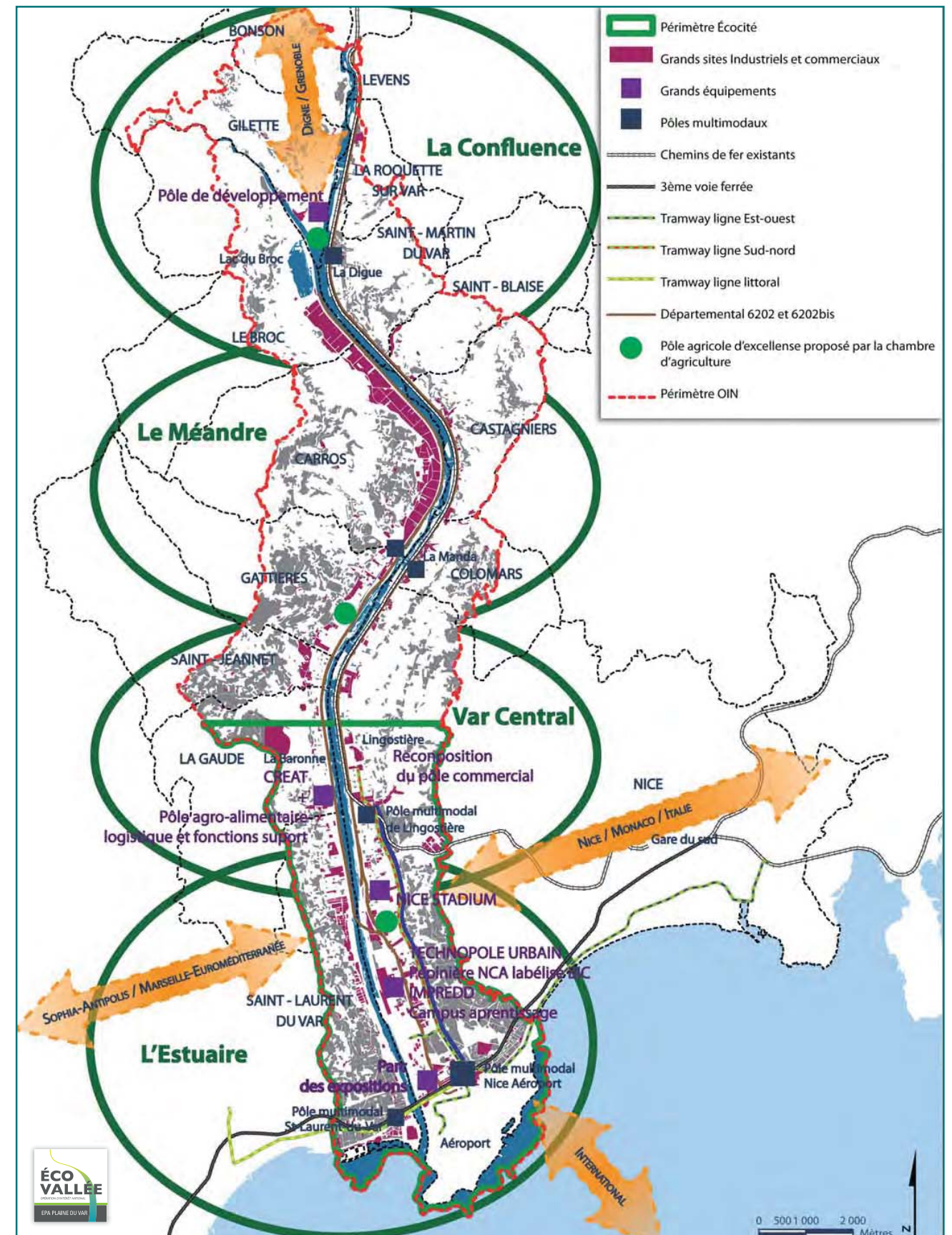
Située aux portes de l'aéroport, à côté du pôle multimodal qui permettra toutes les connexions (TER, TGV, LGV demain, tram, bus et cars interurbains, taxis, voitures grâce à des parkings relais, autos bleues, vélos bleus...), l'offre du Grand Arénas sera particulièrement attractive et proposera un cadre urbain diversifié, vivant et de haute qualité (cf. paragraphe sur ce projet).

Ce positionnement renouvelé de la métropole vis-à-vis du tertiaire supérieur s'accompagnera, comme pour le renforcement des technologies sur le territoire, de la mise en œuvre du plan de marketing promotionnel et de prospection proposé par l'EPA à l'État et à la région Provence-Alpes Côte d'Azur et que tous deux ont bien voulu soutenir, l'État par le Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) et la région, au travers du CPER.

**RENFORCER L'ENSEMBLE DES DISPOSITIFS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT ENDOGÈNE EN VUE D'UN MEILLEUR ÉQUILIBRE DU MODÈLE ÉCONOMIQUE EXISTANT**

Au cours des années 80, la Côte d'Azur a engagé une stratégie de diversification de son tissu économique qui était quasi exclusivement axée sur le tourisme individuel et de groupes, hormis quelques pôles industriels comme Grasse par exemple. En complément de la réalisation de palais des congrès (Nice, Cannes, et Monaco, puis Antibes à une moindre échelle), il a été décidé dans ces années-là de renforcer Sophia Antipolis par une ambitieuse politique d'attraction d'entreprises. L'accent a été mis sur la recherche de firmes extérieures, notamment américaines, parce que le tissu économique local de cette époque ne permettait pas d'assurer la croissance attendue et le nombre nécessaire d'emplois.

**> STRATÉGIE ÉCONOMIQUE GLOBALE AU SERVICE DE LA MÉTROPOLÉ**





Aujourd'hui, d'une part ce tissu s'est nettement renforcé (Sophia a favorisé l'essaimage, de même que quelques grandes entreprises R&D : IBM, Thalès par exemple), d'autre part la mondialisation a accentué sensiblement les mouvements de volatilité des investissements ainsi que les délocalisations, avec leurs conséquences négatives en termes d'emplois et de perte de richesse fiscale. Enfin, la croissance de l'université et la vitalité des grandes écoles (SKEMA, EDHEC, POLYTECH...) ont favorisé les valorisations de la recherche et le développement de l'esprit d'entreprise.

Dans ce nouveau contexte, depuis environ deux ans, NCA a décidé d'engager une politique en faveur du développement endogène. Une nouvelle pépinière de 2 500 m<sup>2</sup> sera inaugurée avant la fin de l'année 2011 à Méridia, une antenne de l'ex-Valor PACA s'installera dans les mêmes locaux, rejointes par la première unité de l'IMREDD porté par l'université. En outre, les services économiques de la métropole ont été renforcés dans ce but.

La stratégie économique de l'EPA a pour ambition d'accompagner et d'amplifier cette démarche en faveur d'un nouvel équilibre entre le développement exogène et le développement endogène.

C'est notamment dans cet objectif qu'est conçu le projet de technopôle urbain de Nice Méridia (cf. infra). Par une stratégie de conception et d'aménagement du site à même de créer des conditions optimales pour le développement des entreprises, par l'implantation d'unités universitaires, par la recherche de l'implantation d'au moins une école d'ingénieurs, par une politique d'attraction d'entreprises susceptibles d'essaimer, et par la démarche ÉcoCité, le projet Nice Méridia vise à constituer un cadre de travail et de vie porteur d'un développement local pérenne, axé sur l'innovation et capable d'un fort effet d'entraînement sur le tissu préexistant.

#### CONSTITUER UNE OFFRE SPÉCIFIQUE POUR LES CENTRES R&D ET LES ENTREPRISES TECHNOLOGIQUES NOTAMMENT DANS LES DOMAINES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA SANTÉ

Les technopoles conçues dans les années 70 et 80 se sont essentiellement développées en milieu périurbain, dans le prolongement des « parks » américains.

La technopole de Sophia Antipolis<sup>1</sup> a été imaginée sur ce modèle : de vastes espaces naturels, peu de logements, la présence de l'université et de grandes écoles, une faible densité. Il est vrai qu'à cette époque

<sup>1</sup> Le mot technopole au féminin fait référence à la polis grecque, c'est-à-dire à la ville, afin de signifier à la fois la volonté d'une taille importante du site et celle de diffuser le plus largement possible les technologies qui y sont conçues dans l'ensemble de l'aire urbaine considérée. Au masculin, un technopôle fait référence à l'idée d'un site plus identifié et plus circonscrit : un pôle, en l'occurrence technologique, dont il n'est toutefois pas interdit, bien entendu, de souhaiter et favoriser l'effet de diffusion.

il était de mise de craindre une « dérive » de Sophia Antipolis vers le logement et que la question du CO<sup>2</sup> ne se posait pas, dans un contexte où le prix des carburants, malgré le premier choc pétrolier, étaient encore assez faibles.

Dans ces mêmes années 70, la ville de Nice n'a pas voulu ou su prendre l'option d'un développement de type technopolistique, alors que la plaine du Var était dans un périmètre de ZAD et aurait pu permettre de proposer une offre particulièrement attractive. Aujourd'hui, Nice Côte d'Azur reste l'une des toute dernières grandes cités européennes à être très peu présente dans ce créneau d'activités.

C'est dans ce contexte qu'est né le projet de créer dans l'Éco-Vallée « un technopôle urbain ». Conçu autour d'un premier noyau initial (un noyau de test et de lancement) de 26 hectares, le projet vise à proposer un pôle d'esprit technopolistique : formation, recherche, activités de technologies, fertilisation croisée, essaimage, soutien à la création d'entreprises, présence d'entreprises de financement de « start up ». En matière de formation, la présence de l'IMREDD dès janvier 2012, les projets de plus grande ampleur de l'université à moyen ou long terme, le projet de Campus de l'apprentissage porté par la CCI, sont de remarquables exemples des coopérations qui se nouent d'ores et déjà autour du projet pour lui donner toutes ses chances et toute son ampleur.

La plus forte originalité du projet réside dans son insertion urbaine qui offrira aux firmes et à leurs salariés un cadre vivant, animé, tout en respectant les besoins de calme propres aux travaux de recherche (voir le paragraphe spécifique dans l'axe 2).

Un test effectué en 2011, à la demande de l'EPA, par un cabinet de marketing auprès d'un panel de firmes représentatives du secteur ainsi qu'auprès d'investisseurs spécialisés a souligné la pertinence du concept et a aidé à délimiter les contours précis d'une offre d'aménagement, de services urbains et de produits d'immobilier d'entreprises adaptés.

En résumé, le projet de technopôle urbain de Nice Méridia répond à cinq objectifs :

- 1 permettre à la métropole de bénéficier de la présence significative d'activités technologiques et notamment de fixer localement les jeunes diplômés
- 2 mettre en œuvre le principe de mixité des fonctions et des usages qui est l'un des axiomes fondateurs de l'Éco-Vallée
- 3 renforcer le rôle de l'Éco-Vallée et plus généralement de la métropole dans le champ des technologies du développement durable ainsi que dans le domaine de la santé qui y est à maints égards rattaché

4 favoriser la coopération entre le monde de la formation, notamment universitaire, et le monde entrepreneurial, y compris bien entendu le tissu industriel déjà présent, notamment à Carros, pour faciliter la mise en production des projets, soutenir la création d'entreprises et élargir et diversifier la gamme des emplois

5 faire de l'innovation un des principes clés de l'Éco-Vallée de demain.

#### IMPULSER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE AU TOURISME D'AFFAIRES PAR LA RÉALISATION D'UN PARC DES EXPOSITIONS FAISANT AUJOURD'HUI DÉFAUT À L'ENSEMBLE AZURÉEN

L'offre azuréeenne et monégasque en matière de tourisme d'affaires s'est constituée dans les années 80 autour de palais des congrès. Fréquemment modernisés, ces outils ont conservé au fil des décennies toute leur utilité et toute leur attractivité, faisant de la Côte d'Azur l'une des grandes destinations de congrès en Europe.

Toutefois, conçus selon le modèle prévalant à cette époque, et malgré les réajustements qui étaient techniquement possibles, ces palais des congrès offrent des surfaces d'expositions moyennes voire modestes et sont très peu modulables (les auditoriums ne le sont pas du tout). Ils répondent ainsi avec difficulté aux exigences des grands salons, des grandes foires, des grandes expositions contemporaines ; il est d'ailleurs fréquent qu'ils ne figurent pas dans la liste des sites envisagés par les organisateurs de ce type de manifestations.

C'est pour disposer d'une offre susceptible de capter ces segments considérables du tourisme d'affaires qu'a été lancée l'idée, un temps portée par la CCI, de réaliser à proximité de l'aéroport un parc des expositions de taille au moins européenne.

Repris par l'EPA et l'ensemble de ses partenaires, le projet dispose aujourd'hui d'atouts encore plus forts grâce au projet du Grand Arénas dessiné par Josep Luis Mateo, et à celui du pôle multimodal d'échanges qui y sera localisé. « L'effet Éco-Vallée » sera en outre un contributeur à l'attractivité du parc.

Le projet est prévu sur l'emplacement actuel du MIN Fleurs, à proximité immédiate de l'aéroport et de la future gare TGV. D'une surface de 75 000 m<sup>2</sup>, le cas échéant complétée par une extension d'une trentaine de milliers de m<sup>2</sup> supplémentaires, le parc des expositions (PEX) sera parfaitement modulable grâce à de larges surfaces sans piliers. Doté de hauteurs sous plafond importantes, il vise des salons professionnels de 15 000 à 40 000m<sup>2</sup>, des événements d'entreprises jusqu'à 15 000 participants et des congrès de 4 000 à 25 000 participants.

Réalisé en partenariat avec des investisseurs et exploitants privés selon des formes en cours de définition au moment de la rédaction du projet de territoire, le parc devrait générer une injection monétaire dans

l'économie locale de 754M€ par an, à partir de l'année N+6. Devant créer plus de 8600 emplois, ses retombées fiscales sont estimées à 9M€ par an pour les collectivités territoriales (voir paragraphe consacré au projet de PEX dans l'axe 2).

#### ACCUEILLIR DÈS JANVIER 2012 L'IMREDD PUIS INSTALLER PROGRESSIVEMENT L'ÉCO-CAMPUS PRÉVU PAR L'UNIVERSITÉ DE NICE-SOPHIA ANTIPOLIS ET PLUS GÉNÉRALEMENT ÉTOFFER L'APPAREIL DE FORMATION ET DE RECHERCHE

La présence de l'université sur le site de Nice Méridia sera une des composantes majeures du technopôle urbain. En lien avec les entreprises de technologie et en lien avec les dispositifs de création d'entreprises, de financement et d'accompagnement, la présence universitaire à Nice Méridia favorisera la valorisation des travaux issus de la recherche par les firmes au bénéfice de l'innovation et de l'emploi.

Cette coopération formation/recherche/développement est conçue dès l'origine du technopôle, permettant ainsi à l'université de Nice Sophia Antipolis de jouer un rôle fondateur dans la dynamique technopolistique de Nice Méridia. L'installation de l'IMREDD (Institut Méditerranéen du Risque de l'Environnement et du Développement Durable) illustre parfaitement cette stratégie.

L'IMREDD a été sélectionné dans le cadre de l'opération « Campus prometteurs » pour bénéficier d'un financement étatique à hauteur de 15 M€, au sein d'un dispositif de partenariat public privé. Ce projet a vocation à rassembler des équipes de recherche et des départements de formation de l'Université autour des thèmes du risque, de l'environnement et du développement durable. Il constituera le noyau initial des projets universitaires au sein du grand périmètre de Nice Méridia qui devraient se mettre en place sur le long terme.

La localisation de l'IMREDD est aujourd'hui envisagée à l'Est du boulevard Slama, en pied de coteaux, au sein d'une plateforme formation-recherche-entreprises.

#### ACCUEILLIR LE CAMPUS DE L'APPRENTISSAGE PRÉVU PAR LA CCI

Ce projet, porté par la CCI Nice Côte d'Azur, met l'accent sur une des composantes majeures du développement des entreprises et de l'emploi : l'apprentissage.

Il a vocation à rassembler sur un même site :

- des centres de formation et d'apprentissage aux métiers d'avenir
- des services de la CCI dédiés à l'apprentissage et à l'accompagnement des entreprises
- des structures de formation supérieure et internationale (par exemple, l'International School of Nice, une antenne de Skema, une école d'ingénieur du groupe CESI, etc.)



> Quartier d'affaires Arenas (© NCA)

- des services mutualisés (internat, logements étudiants, médiathèque, restauration, etc.)

Le programme est aujourd'hui évalué à 30 000 m<sup>2</sup> SHON (hors hébergement). Le projet sera présenté à un appel à projet des Investissements d'Avenir pour pouvoir disposer de financements. L'objectif de réalisation du projet est fixé à 2015.

#### FAVORISER LES DYNAMIQUES PUBLIQUES-PRIVÉES

Cette volonté de favoriser les partenariats opérationnels se traduit d'ores et déjà dans deux projets phares, le Nice Stadium (présenté dans l'axe 2 au titre des actions engagées) et ÉcoCité :

#### ■ ÉcoCité

La particularité de l'ÉcoCité Nice Côte d'Azur-plaine du Var est d'avoir été construite sur la base d'un partenariat avec les entreprises privées, inédit à cette échelle.

En effet de nombreuses entreprises privées, start-up, PME locales ou grands groupes internationaux (EcoTémis, SAED, Cisco, Edf, Gdf, Ibm, Veolia, ...) ont collaboré avec les services de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur et ceux de l'EPA Plaine du Var pour répondre à un appel à projet des investissements d'avenir qui permettra de déployer sur la partie sud de l'Éco-Vallée de nouveaux services ou technologies innovants essentiels à la construction de la ville de demain.

Grâce à ce partenariat, l'effet de levier de l'investissement public sur l'investissement privé obtenu est supérieur à 6 pour réaliser sur la Côte d'Azur le laboratoire du développement urbain durable.

#### 3.1.2. UNE STRATÉGIE QUI S'APPUIE SUR DES CADRES ET PLANS D'ACTIONS PARTAGÉS

La stratégie économique globale de l'Éco-Vallée tient compte des principaux cadres et plans d'actions édictés au niveau national, régional et local.

#### LA STRATÉGIE NATIONALE INDUSTRIELLE POUR UNE CROISSANCE VERTE

Cette stratégie constitue le socle d'une politique industrielle verte ambitieuse qui vise à placer la France parmi les économies vertes les plus compétitives au cours des dix prochaines années. Elle nourrit déjà aujourd'hui de multiples projets sur les territoires et devra, au fil des ans, être complétée et affinée en fonction des évolutions industrielles déjà en œuvre.

L'objectif est d'identifier les filières qui doivent prioritairement être développées et, sur la base d'une analyse du marché et des forces et des faiblesses françaises dans chaque filière, de proposer une stratégie industrielle pertinente qui permette de maximiser l'impact de chaque filière dans la croissance verte française.

#### LA STRATÉGIE NATIONALE DE RECHERCHE ET D'INNOVATION (SNRI) ET LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ

La SNRI est un exercice de prospective scientifique inédit en France, a permis de définir cinq principes directeurs et trois axes prioritaires de recherche pour la période 2009-2012. Totalement insérée dans un système mondial de compétition et de collaboration, la recherche française doit répondre, dans un cadre européen, aux principes suivants :

- la recherche fondamentale doit être promue dans toutes ses dimensions, en particulier dans le cadre des très grandes infrastructures de recherche ;
- une recherche ouverte à la société et à l'économie est le gage de la croissance et de l'emploi. Cette vision globale implique de promouvoir une société innovante, dans laquelle l'innovation est générée et portée par l'ensemble des citoyens ;



- une meilleure maîtrise des risques et un renforcement de la sécurité sont particulièrement importants dans notre société ; ils doivent donc être des dimensions privilégiées de l'innovation, sociale et culturelle autant que technologique ;
- les sciences humaines et sociales doivent avoir un rôle majeur au sein de tous les axes prioritaires notamment pour la construction des interfaces interdisciplinaires ;
- la pluridisciplinarité est indispensable pour permettre les approches les plus innovantes et les plus adaptées aux enjeux de notre société.

Par ailleurs dès 2004, l'État a arrêté une nouvelle stratégie industrielle, fondée sur le développement de pôles de compétitivité pour renforcer le potentiel industriel français et créer les conditions propices à l'émergence de nouvelles activités à forte visibilité internationale. Une évaluation de la première phase (2005-2008) de cette politique des pôles est intervenue en 2008. Une 2e phase de la politique des pôles a ensuite été définie pour la période 2009-2012.

Le pôle est l'association d'entreprises, de centres de recherche et d'organismes de formation, engagés dans une démarche partenariale pour mettre en œuvre une stratégie commune de développement. Cette stratégie est destinée à dégager des **synergies autour de projets innovants** conduits en commun en direction d'un ou plusieurs marchés. Ainsi en PACA, il existe 11 pôles de compétitivité dont notamment Solutions Communicantes Sécurisées, Risques, Mer PACA, Cap Energies, Parfum, Arômes Senteurs, Saveurs, PEGASE qui sont sollicités pour intervenir dans l'Éco-Vallée.

#### LE SCHEMA RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE (SRDE), LE SCHEMA RÉGIONAL DE LA RECHERCHE ET DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LES PRIDES

Le SRDE et le schéma de la recherche et de l'enseignement supérieur ont souligné la nécessité de renforcer les liens entre l'économie et la recherche, ainsi que celle d'améliorer les dynamiques partenariales, que celles-ci soient inter entreprises, entre organismes de recherche ou touchent directement aux relations entre la recherche et l'industrie.

Afin de mobiliser les acteurs économiques, la Région PACA a lancé les PRIDES destinés à soutenir la performance des PME régionales et qui ont donc dès l'origine été positionnés comme un outil complémentaire aux pôles de compétitivité. Ils ont, en effet, pour vocation de mettre en réseau des entreprises innovantes, sur des domaines d'activités non nécessairement technologiques et d'accompagner leur développement sur 5 leviers stratégiques identifiés comme majeurs dans leur développement : les projets innovants, le commerce international, l'appropriation des TICs, les ressources humaines et le développement des compétences et enfin la Responsabilité de l'entreprise en matière sociale et environnementale.

#### LE SCHEMA RÉGIONAL DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE (SRDT)

Le Schéma Régional du Développement Touristique (SRDT) a permis d'identifier les principaux points de force et de faiblesse de la région ainsi que les opportunités et les menaces. Ce diagnostic a permis de montrer les nouvelles tendances du marché qui sont en train de modifier profondément le secteur d'où la nécessité d'une adaptation de l'offre régionale qui pourrait être fortement favorisée par l'innovation.

#### LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE L'INNOVATION

La Région a élaboré une Stratégie Régionale d'Innovation (SRI) intégrant l'innovation sociale qui propose quatre orientations stratégiques :

- renforcer la dynamique d'innovation par les Prides et Pôles de Compétitivité
- Accompagner les entreprises dans leur démarche d'innovation
- s'affirmer sur 2 grandes thématiques différenciatrices : l'Economie Créative pour révéler la force créative de notre région et Méditerranée Durable pour identifier des leviers pour un positionnement mondial
- s'inscrire dans une perspective d'innovation sociétale et territoriale en encourageant la Responsabilité Sociétale des Entreprises, en innovant par les politiques publiques et en suscitant l'innovation par les territoires.

### 3.2. LES RÉFLEXIONS À CONDUIRE POUR ENRICHIR LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT D'ENSEMBLE

Comme nous l'avons évoqué dans les points 1.3 et 2.5, de nombreuses réflexions restent à conduire pour impulser la forte dynamique économique et sociale dont le territoire métropolitain a besoin en vue de forger, à terme, une identité d'aménagement et de paysages, une exemplarité écologique et architecturale, un cadre de vie particulièrement innovant, tous éléments qui pourront donner à l'ensemble des habitants de la plaine du Var un vrai sentiment d'appartenance à l'Éco-Vallée, en passant du concept à une réalité tangible et vivante.

#### 3.2.1. LES AXES DE TRAVAIL À POURSUIVRE EN PARTENARIAT

##### FAIRE ÉMERGER UN PLAN OPÉRATIONNEL POUR LE NOUVEAU MODÈLE AGRICOLE

Un groupe de travail réunira autour de l'EPA et de la Chambre d'Agriculture, les principaux acteurs concernés, en vue de forger en commun, dans le prolongement des assises départementales de la forêt et de l'agriculture, des pistes concrètes et partagées pour un nouveau modèle agricole dans l'Éco-Vallée.

##### AMPLIFIER LA COOPÉRATION AVEC LES MILIEUX ÉCONOMIQUES ET LES LIENS AVEC SOPHIA-ANTIPOLIS

Comme évoqué ci-dessus, une coopération s'est d'ores et déjà installée entre les chambres consulaires, les entreprises et l'EPA, en complément des services économiques des collectivités.

La poursuite et l'amplification de ces échanges restent un objectif affiché dont la concrétisation peut prendre différentes formes comme par exemple un travail en commun, et en parfaite coordination avec les collectivités, sur la requalification des sites industriels existants, leur extension, voire la création de sites nouveaux.

De même la coopération avec Sophia-Antipolis sera encore renforcée dans le cadre de la recherche opérationnelle de complémentarités.

##### DÉVELOPPER UNE OFFRE COMMERCIALE RENOUVELÉE

A l'image de l'important projet de CAP 3000 visant à rendre son site plus urbain et plus éco-compatible, une même réflexion doit concerner le site commercial de Lingostière. Les enseignes sont conscientes de la nécessité de recomposer les sites sur lesquelles elles sont implantées, en termes d'accès comme en termes de voiries internes, en termes de stationnements comme en termes d'urbanisme et de paysage. De nombreuses enseignes ont fait part de leur volonté de s'inscrire dans les axes fondamentaux de l'Éco-Vallée, notamment en matière d'éco-exemplarité. Ces pistes de grande importance pour la qualité des aménagements, des bâtiments et d'environnement,

comme pour le renouveau de la dynamique commerciale sont à approfondir.

Parallèlement, la réflexion progresse en direction de nouvelles orientations d'avenir de l'appareil commercial dans l'ensemble du territoire départemental et notamment au sein de l'Éco-Vallée, en coopération avec la CCI et NCA notamment. A cet égard, les travaux du Symenca intègrent aujourd'hui la préparation d'un schéma commercial qui devrait permettre de disposer d'éléments de cadrage pour les années à venir.

#### 3.2.2. LES DIMENSIONS MAJEURES DU PROJET À CONFORTER

##### LA POLITIQUE DE LOGEMENT

Les prévisions de l'EPA en matière de logement dans le cadre des quatre premières opérations prioritaires marquent le souhait de contribuer au sein de l'Éco-Vallée au renforcement d'une offre de logement diversifiée et répondant à l'ensemble du parcours résidentiel.

Avec l'ensemble des partenaires concernés et tout particulièrement les communes, NCA et l'État, l'EPA apportera à cette problématique sensible une attention particulière à l'intérieur des opérations qui, demain, seraient sous sa maîtrise d'ouvrage. Dans le cadre des attributions dévolues à une OIN, l'EPA contribuera également, à l'occasion de son avis requis au titre des permis de construire, à encourager la production de logements dans une approche de diversité et de mixité fonctionnelle.

##### L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

###### ■ Le projet d'Eco-campus

Porté par l'université de Nice Sophia Antipolis, le projet d'éco-campus témoigne de sa volonté d'être un acteur majeur du développement de l'Éco-Vallée et notamment du technopôle urbain de Nice Méridia. Ce projet entre dans le cadre des réflexions que l'université conduit sur la restructuration de son important patrimoine immobilier aujourd'hui diffus et situé souvent dans des quartiers de Nice difficilement accessibles mais à forte valeur foncière. L'idée a été évoquée plusieurs fois par l'université de constituer à terme quelques campus forts notamment à l'Est de Nice (Saint Jean d'Angély), à Sophia, autour de Valrose et dans l'Éco-Vallée.

Le projet consisterait à y créer un éco-campus d'environ 70 000 m<sup>2</sup> regroupant des formations et des axes de recherche en synergie avec les grandes orientations économiques de l'OIN : risques, développement durable, santé, notamment



> Secteur Grand Arénas / vision SEURA (©SEURA/EPA)

##### ■ Le projet d'implantation d'une école d'ingénieurs

Un autre dossier fort concerne l'implantation d'une école d'ingénieurs. Nice Côte d'Azur accuse à cet égard un retard dommageable par rapport aux autres grandes métropoles françaises et européennes. Une telle école française ou étrangère trouverait toute sa place au sein du technopôle urbain de Nice Méridia.

L'étude de cette opportunité, du type d'école, des besoins de financements publics pour l'attirer voire pour aider à son fonctionnement seront à prévoir à moyen terme.

##### LE TOURISME D'AFFAIRES

Le schéma envisagé par Josep Lluís Mateo, dans le cadre de l'opération Grand Arénas, permet une extension possible du parc des expositions si le besoin s'avère. D'une capacité d'environ 30 000 m<sup>2</sup>, une seconde tranche serait réalisée sur la partie Ouest du site de l'actuel MIN Fleurs, proche du « parc de l'eau », en bordure du Var.

Sa mise en œuvre dépendra bien entendu du succès commercial de la première tranche, de l'évolution du marché de ce segment du tourisme d'affaires, de la plus ou moins grande vivacité des offres concurrentes, et de l'attractivité générale de la « destination Côte d'Azur »

#### 3.2.3. LA CULTURE, COMME FONDEMENT D'UNE COMMUNAUTÉ DE DESTIN

L'ambition à terme de l'Éco-Vallée est que l'ensemble des acteurs de la plaine du Var se sentent parties prenantes d'une « communauté de destin ». Elle pourrait se forger autour d'un certain nombre de valeurs les rassemblant au-delà des particularismes dont le maintien reste bien entendu indispensable à l'identité propre de chacun.

La culture peut être une de ces valeurs communes, par exemple autour d'un projet structurant qui ne serait pas nécessairement axé sur des objets mais sur des approches historiques, humaines, scientifiques, écologiques, économiques et sociales, à l'image des « musées de société ». Les axes de contenu d'un tel équipement, son emplacement, sa qualité architecturale, son mode de fonctionnement, sa

gouvernance devraient alors être emblématiques de l'Éco-Vallée. Les axes possibles ne manquent pas tant la plaine du Var est un territoire de contrastes : le fleuve frontière devenu fleuve de liaison, le passage, le transit/l'ancrage, le terroir, la rencontre des « contraires » : la mer, la montagne, le traditionnel et le technologique, aménager et vivre avec les risques naturels, la nature et l'artificialisation ...

Mais l'approche culturelle pourrait revêtir bien d'autres formes liées aux caractéristiques de l'Éco-Vallée : une politique d'événements en lien avec l'eau, la mise en lumière des villages perchés ou de certaines portions du grand paysage, ou encore des formes contemporaines de land art.

Les possibilités d'interventions artistiques ne manquent pas, ni les formes d'organisation publiques et privées pouvant les mettre en scène.

Le thème culturel, avec ses nécessaires déclinaisons en termes de diffusion, de rencontres, de formation, sera tôt ou tard une des pistes de réflexion afin de contribuer à une identité « Éco-Vallée » sachant interroger l'histoire et les mutations de cet espace à maints égards remarquable.



### 3 PROJET DE DOSSIER DE RÉALISATION DE LA ZAC LE HAMEAU DE LA BARONNE

#### 3.1 RAPPORT DE PRESENTATION



# ZAC Le Hameau de La Baronne

## **Projet de dossier de réalisation de la ZAC**

### *01- Rapport de présentation*



EPA Nice Eco-Vallée  
Immeuble Nice Plaza  
455, Promenade des Anglais  
BP 33257  
06205 NICE CEDEX 3

PROJET

Préambule.....	4
1. Rappel du contexte territorial.....	4
La plaine du Var aujourd'hui.....	4
Présentation de l'opération d'intérêt national « Eco-Vallée ».....	4
L'Établissement public d'aménagement Eco-Vallée Plaine du Var.....	5
2. Objet de la ZAC Le Hameau de La Baronne.....	6
Le secteur du hameau de La Baronne à La Gaude.....	6
Contexte réglementaire.....	8
Rappel des justifications du projet et de la ZAC.....	9
Les enjeux du projet.....	11
La création de la ZAC Le Hameau de La Baronne.....	12
3. Etat du site et son environnement.....	15
Cadre de vie, patrimoine et paysage.....	15
Risques et milieu physique.....	18
4. Le projet urbain de la ZAC Le Hameau de La Baronne : programme et ambitions.....	19
Le programme.....	20
Les ambitions de l'aménagement.....	20
5. Les principes fondamentaux du projet d'aménagement.....	21
L'eau.....	21
La topographie.....	22
La conception bioclimatique.....	23
6. La démarche de conception du projet d'aménagement.....	24
Ces fondamentaux ont servi d'appui et de ligne directrice pour établir une démarche de conception analytique du projet urbain, tenant compte du site, de ses atouts et contraintes.....	24
S'appuyer sur la géographie.....	24
.....	24
Le paysage comme support de l'eau.....	24
Les transversales est-ouest et une composition urbaine en adéquation avec un site marqué et contraint.....	25
L'architecture comme repère dans le paysage naturel.....	26
Les espaces communs.....	26
Fonctionnalité écologique.....	27
7. Le phasage prévisionnel de la ZAC.....	28



## Préambule

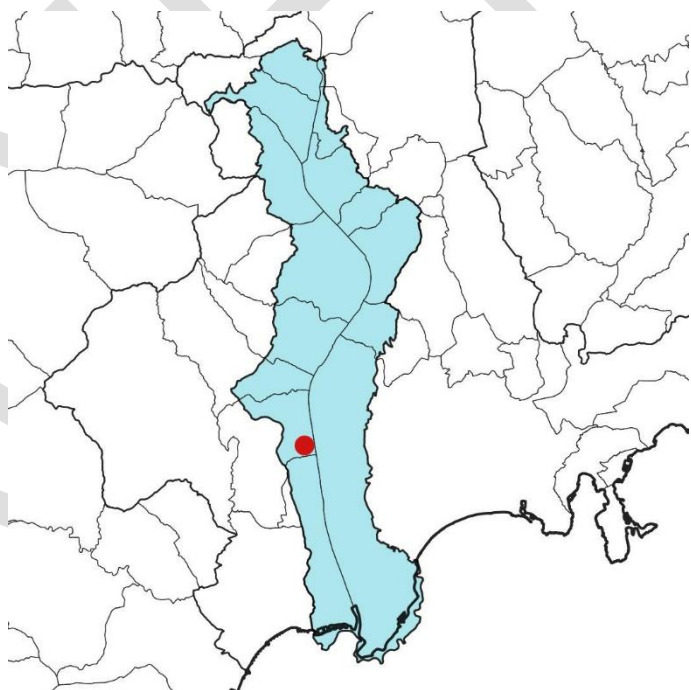
L'Établissement Public d'Aménagement Eco-Vallée - Plaine du Var, la Commune de la Gaude et la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) partagent l'ambition de réaliser une opération d'aménagement sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté, sur le territoire de la commune de La Gaude, au lieu-dit « hameau de La Baronne », localisé à l'extrémité Est de la commune.

Le présent rapport de présentation a pour objet la description du projet urbain de la ZAC Le Hameau de La Baronne, dont la décision de création a été prise par arrêté du préfet des Alpes-Maritimes le 31 mai 2022, à l'issue d'une procédure complète de création.

## 1. Rappel du contexte territorial

### La plaine du Var aujourd'hui

La plaine du Var s'étend sur 23 kilomètres du nord au sud de la mer Méditerranée aux premières gorges alpines et sur 3 à 5,5 kilomètres environ, de crête à crête, d'est en ouest. Cet espace est peuplé de 120 000 habitants et 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 ancien (villages perchés), par une urbanisation variable, se densifiant dans la partie sud de la plaine et des infrastructures de transport d'intérêt métropolitain (autoroute, RM6202 bis, voie ferrée Marseille-Vintimille, aéroport international ...).



### Présentation de l'opération d'intérêt national « Eco-Vallée »

Qualifiée de « secteur stratégique et rôle stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes » par la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes, la plaine du Var, nommée basse vallée du Var, a été identifiée par l'ensemble des collectivités comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social. Par décret n° 2008-229 du 7 mars 2008, l'État a conféré au projet d'aménagement et de développement de la plaine du Var le statut d'Opération d'Intérêt National (OIN). Le périmètre de l'OIN couvre environ 10 000 hectares et regroupe 15 communes, au sein de la métropole, auxquelles sont associés également le Département, la Région et l'État.

Figure 1 - Périmètre de l'OIN Eco-Vallée et localisation du projet

L'ambition de l'Éco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme, d'une part en créant aux portes de Nice, un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle, à l'échelle européenne, d'autre part en impulsant une dynamique économique et sociale qui favorise la diversification des activités et impulse l'innovation,

notamment en lien avec le secteur des technologies vertes et l'esprit d'entreprise. La première concrétisation a été l'adhésion de la Métropole Nice Côte d'Azur à la démarche ÉcoCité lancée par le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement en faveur du développement urbain durable.

## L'Établissement public d'aménagement Eco-Vallée Plaine du Var

L'Etat peut créer des établissements publics d'aménagement ayant pour objet de favoriser l'aménagement et le développement durable de territoires présentant un caractère d'intérêt national.

L'EPA Éco-Vallée-Plaine du Var a été créé par décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008. Il a pour mission de conduire toute action de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain et le développement économique de son territoire, dans le respect de la diversité des fonctions urbaines, de la mixité sociale dans l'habitat ainsi que de la protection de l'environnement (art L. 321-14 du Code de l'Urbanisme). L'EPA Éco-Vallée Plaine du Var a été créé pour aménager et développer l'opération d'intérêt National « Éco-Vallée ». Les activités principales de l'EPA sont les suivantes :

- Réalisation d'études et coordination de partenariats,
- Acquisitions foncières et/ou immobilières,
- Maîtrise d'ouvrage dans le cadre de partenariat opérationnel associant les communes et la métropole,
- Maîtrise d'ouvrage de travaux (VRD, espaces publics, équipements, renouvellement urbain...).

L'EPA Éco-Vallée Plaine du Var (ci-après EPA) a engagé trois premières opérations d'aménagement prioritaires, destinées à enclencher la nécessaire mutation de la plaine du Var :

- La ZAC Grand Arénas avec notamment deux équipements structurants que sont le pôle d'échanges multimodal Nice- Aéroport et le futur parc des expositions et des congrès ;
- La ZAC Nice Méridia développant une technopole urbaine ;
- La Baronne, site sur lequel va être relocalisé le Marché d'Intérêt National (Marché de grossistes en fruits, légumes et viandes).

Par ailleurs, en parallèle du protocole de partenariat financier, l'EPA est amené à piloter des partenariats, à mener des études sur l'aménagement du territoire et à porter la maîtrise d'ouvrage de projets en accord avec la Métropole et les communes concernées. Ainsi l'EPA est également maître d'ouvrage des opérations d'aménagement suivantes:

- La ZAC Coteaux du Var à Saint-Jeannet ;
- La ZAC Bréguières à Gattières.

Le contrat de projet partenarial d'aménagement, signé en 2019, qui constitue un avenant au protocole de partenariat financier, couvrant désormais dans sa globalité la période 2011-2032, identifie trois nouvelles opérations à mener sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA :

- Parc Méridia (Nice), nouvelle centralité avec création d'un grand parc paysager, visant à poursuivre le développement de la technopole urbaine ;
- Lingostière Sud (Nice), secteur dédié à l'activité économique non commerciale associée à du logement en pied de coteaux ;
- Le hameau de La Baronne (La Gaude), structuration d'un pôle de vie autour du hameau existant.

Par délibération n°2019-005 du 7 Mars 2019, le Conseil d'Administration de l'EPA Éco-Vallée Plaine du Var a pris, en concertation avec la commune de La Gaude et la Métropole Nice Côte d'Azur, l'initiative d'intervenir sur le secteur du hameau de La Baronne, en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble.

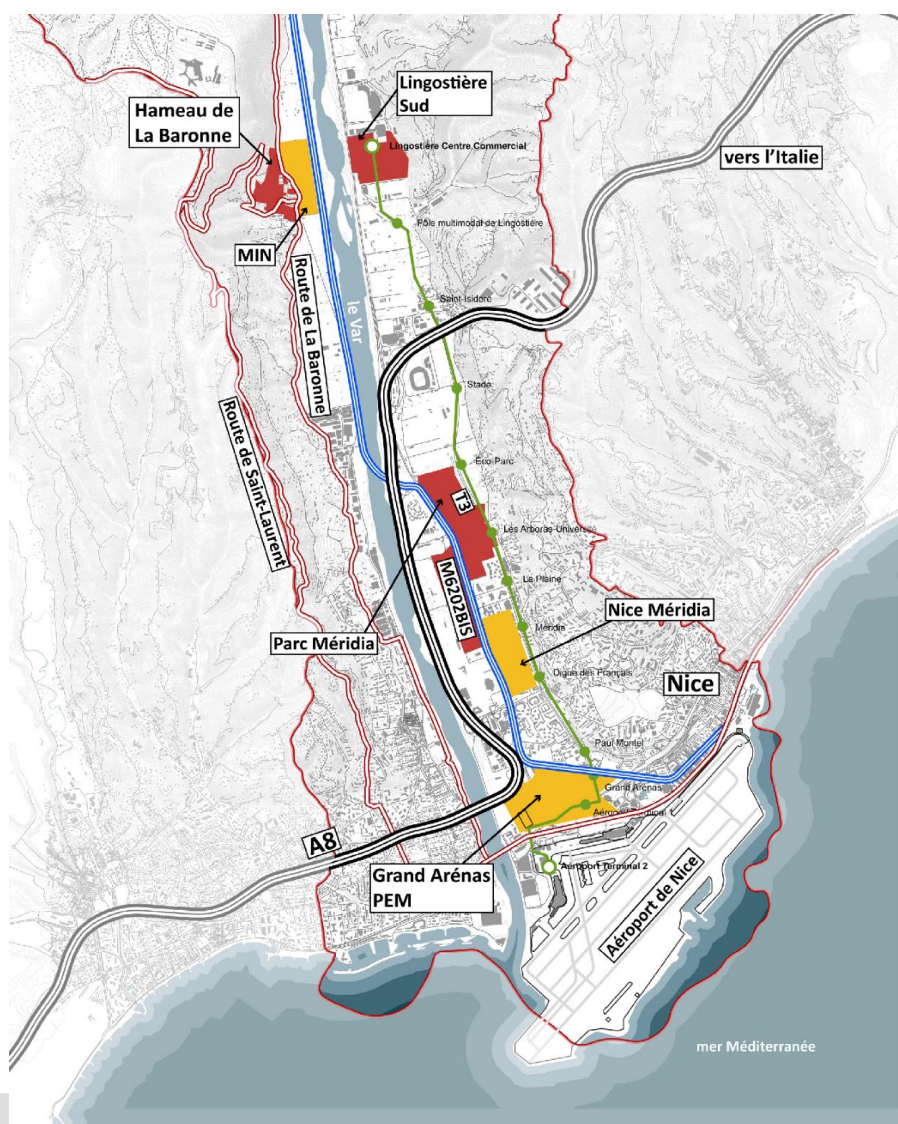


Figure 2 - Carte des opérations menées par l'EPA dans le secteur sud de l'OIN (en jaune les opérations déjà engagées ; en rouge, les nouvelles opérations)

## 2. Objet de la ZAC Le Hameau de La Baronne

### Le secteur du hameau de La Baronne à La Gaude

Le secteur du hameau de La Baronne - environ 15 hectares – se situe à l'est de la commune de La Gaude, au cœur de l'OIN Éco-Vallée. Ce positionnement à la croisée des enjeux économiques et de mobilité de la rive droite du Var corrobore l'intérêt stratégique de l'aménagement.

En effet, le projet du hameau de La Baronne s'inscrit dans une dynamique à l'échelle de la basse vallée du Var : il s'envisage en prenant en considération les projets à proximité immédiate, notamment :

- Le projet d'implantation du nouveau Marché d'Intérêt National (MIN) d'Azur, localisé sur le site de La Baronne à La Gaude (06) ;
- Le projet d'implantation de points d'échange sur la route métropolitaine (RM) 6202bis (dont la localisation est actuellement en cours d'études) ;

- Le projet de requalification du chemin Marcellin Allo.

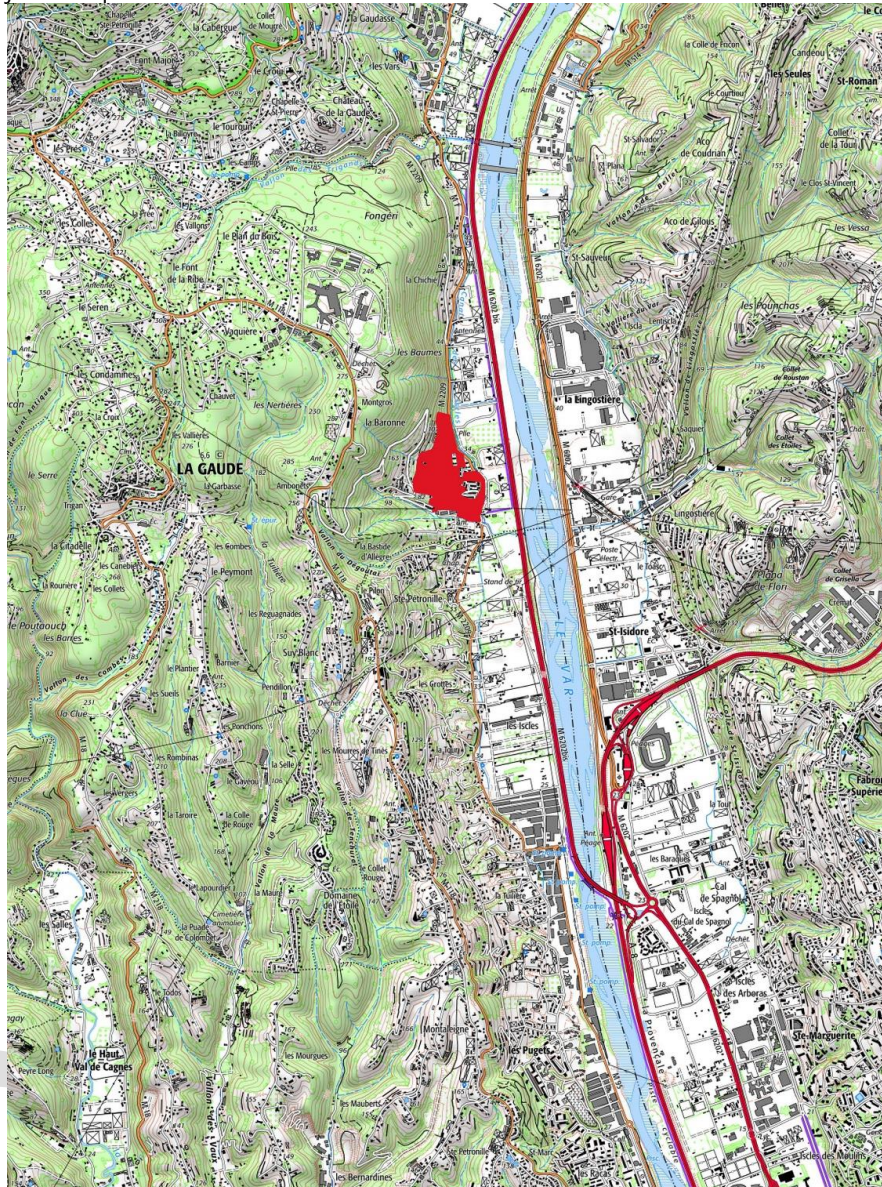


Figure 3 - Plan de situation source : IGN Plan Topo 25 000

Compte tenu de cette situation, l'EPA, la Commune de La Gaude et MNCA, ont initié des études dès 2015 pour accompagner le développement du secteur. Ces échanges ont mené à la signature d'un protocole de partenariat en 2020, entérinant la volonté commune d'aménager ce site et son objectif principal à savoir « développer une nouvelle centralité qui contribue fortement à l'objectif de relance de la construction ainsi qu'à l'effort mobilisé en faveur du logement social intégré dans un programme mixte ». Par sa délibération du 4 juillet 2019, le conseil d'administration de l'EPA a approuvé les objectifs du projet suivants :

- Structurer un pôle de vie autour du hameau existant,
- Développer une offre immobilière résidentielle diversifiée incluant 35% de logements sociaux, des commerces et équipements,
- Améliorer les infrastructures en créant une circulation pacifiée,
- Aménager des espaces publics de qualité en offrant une large place aux piétons et aux modes doux,

- Valoriser les espaces naturels et paysagers pour assurer un cadre de vie attractif et en harmonie avec le site.

## Contexte réglementaire

### La Directive Territoriale d'Aménagement

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes- Maritimes a été approuvée par décret en conseil d'État le 2 décembre 2003.

Elle définit des objectifs généraux pour l'ensemble du territoire des Alpes-Maritimes. Ces derniers visent :

- A conforter le positionnement des Alpes-Maritimes et notamment à améliorer la qualité des relations en matière des transports, et à renforcer un certain nombre de pôles d'excellence, tels que le tourisme, atout majeur du département, les hautes technologies, l'enseignement et la recherche ;
- A préserver et valoriser l'environnement qui, en dehors de ses qualités intrinsèques, constitue un élément fort d'attractivité de ce département ;
- A maîtriser le développement afin de gérer l'espace de façon économe, de satisfaire aux besoins présents et futurs des populations, de prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux.

De plus, elle identifie la basse vallée du Var comme étant un secteur stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes.

En effet, la basse vallée du Var constitue aujourd'hui l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-Pays. Sa position en centre de l'agglomération azurée, en entrée de ville de la Métropole de Nice Côte d'Azur, et à l'embouchure des infrastructures majeures du département avec à son extrémité Sud l'aéroport, les voies ferrées, l'autoroute A8, et les axes principaux (routes nationales du littoral et celles desservant les vallées) lui confèrent une position stratégique.

« Cependant, cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une entrée de ville où une urbanisation utilitaire s'est développée de façon relativement anarchique. 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.

Le secteur de La Baronne se trouve dans le secteur du moyen pays dans la bande littorale, et est identifié au sein du secteur stratégique de la basse vallée du Var comme un espace d'urbanisation nouvelle des coteaux et de restructuration.

### Le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUm)

La commune de La Gaude est membre de la Métropole Nice Côte d'Azur qui regroupe 49 communes. L'opération future du hameau de La Baronne s'inscrit dans le cadre réglementaire du PLUm.

Les règles d'urbanisme et de planification sur la commune de La Gaude sont régies par le PLUm approuvé le 25 octobre 2019, et exécutoire depuis le 5 décembre 2019.

L'ambition pour la Métropole Nice Côte d'Azur est de construire, en collaboration avec chaque commune, un territoire d'équilibre entre mer et montagne, attractif et innovant, compétitif et solidaire, et respectueux de son environnement. Le PLUm vise ainsi à renforcer la capacité du territoire à faire face aux défis de l'emploi, du logement et des déplacements dans le respect de la préservation des espaces naturels, du cadre de vie et des équilibres

écologiques. Il se doit d'être un outil au service de cette ambition, couvrant toutes les communes de son territoire, avec la volonté de mettre en valeur l'identité et les spécificités de chacune d'elles.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui compose le PLUm se décline autour de 3 axes principaux :

- L'ambition d'un développement économique métropolitain, dynamique et créateur d'emplois ;
- L'ambition de la qualité du cadre de vie ;
- L'ambition d'un développement qualitatif, solidaire et équilibré.

Par ailleurs, les opérations d'aménagement portées par l'EPA Nice Ecovallée font partie intégrante du PADD.

## Rappel des justifications du projet et de la ZAC

### Des besoins en logements à l'échelle métropolitaine et communale

Le territoire de la plaine du Var accueille aujourd'hui près de 120 800 habitants, soit 22% de la population de la Métropole Nice Côte d'Azur, sur 7% de sa surface. Sa dynamique démographique moyenne entre 1999 et 2010 a été d'environ 0,5% par an, soit 600 habitants supplémentaires en une année. Elle est comparable à celle du département (0,6%) et plus forte que celle de la métropole (0,3%). La plaine du Var représente donc plus du tiers de la croissance démographique du territoire métropolitain ces dix dernières années. Sa situation en continuité de l'agglomération niçoise, et la densité de l'urbanisation du littoral et son arrière-pays, en font le débouché « naturel » pour l'expansion de l'aire métropolitaine.

Pourtant, à mi-parcours du Plan Local de l'Habitat 2010-2015 (PLH), on constate une production d'environ 7 700 logements collectifs à l'échelle de la métropole entre 2010 et 2013, soit une moyenne inférieure aux objectifs généraux fixés (équivalent à 1 925 logements par an, contre entre 3 000 et 3 500 logements par an attendus au PLH).

Sur une période plus longue (2003-2012), on observe que le territoire a produit en moyenne 2 300 logements par an, soit environ 4,3 logements pour 1 000 habitants par an. Ce niveau de production de logements permet de répondre à une situation de stabilité démographique, mais pas aux besoins induits par la croissance de la population au niveau métropolitain.

C'est dans le but de renforcer et pérenniser ce dynamisme, et de traiter les enjeux de ce territoire dans une cohérence d'ensemble, que l'Opération d'Intérêt National (OIN), nommée « Éco-Vallée » a été créée.

La commune de La Gaude fait partie du périmètre de l'OIN, et s'inscrit dans cette même dynamique démographique. Elle se situe au sein du moyen pays, qui joue le rôle de territoire de desserrement et d'accueil pour de nombreuses familles : c'est par ailleurs l'entité territoriale où le taux de résidences principales est le plus élevé (83%, soit la moyenne nationale). Ainsi, la population de La Gaude a plus que doublé en plus de 30 ans, passant de 3 097 habitants en 1982, à 6 623 en 2017, soit 3 526 nouveaux habitants, même si la tendance actuelle est à la stagnation en raison du manque d'offres de logements.

Le constat d'un manque de production de logements se fait également à l'échelle communale, notamment sur son offre de logements sociaux : en 2015, on ne décompte que 2,31% de logements sociaux sur la commune. De ce fait, La Gaude est considérée carencée au titre de l'article 55 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 aujourd'hui codifié à l'article L302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation qui impose 25% de logements locatifs sociaux. Des pénalités financières sont appliquées par l'Etat à la commune afin de l'inciter à améliorer son offre dans ce sens.

Afin de répondre à cette situation, des objectifs triennaux de production sont définis : entre 2020 et 2022, la commune de La Gaude doit produire, au regard du PLH, 90 logements sociaux (soit 30 LLS par an) et au regard de la loi SRU 315 logements sociaux (soit 105 LLS par an).

L'identification d'un site favorable et permettant la construction de nouveaux logements pour répondre à ces besoins, semble nécessaire pour atteindre ces objectifs.

## **Le hameau de La Baronne : une situation stratégique dans la plaine du Var**

Les espaces urbanisables et disponibles sur la commune sont peu nombreux, majoritairement résiduels, marqués par une urbanisation diffuse de type pavillonnaire : ils permettent difficilement l'implantation d'un projet d'ensemble pour répondre aux besoins de production de logements. Une partie du foncier non bâti est par ailleurs marquée par une topographie accidentée, des espaces boisés classés ou encore des secteurs non constructibles au titre des plans de prévention notamment sur le risque incendie et feux de forêts.

La réponse aux besoins de logements sur la commune de La Gaude doit donc se faire sur un foncier disponible, permettant l'implantation suffisante de nouvelles constructions, sur des zones urbanisables, accessibles, et dont l'exposition aux risques est moindre. Ces aménagements devront prioritairement être réalisés dans le périmètre de l'OIN Plaine du Var (cf. Directive Territoriale d'Aménagement).

Le hameau de La Baronne est un secteur déjà ouvert à l'urbanisation, qui a vu son paysage évoluer depuis quelques années par la réalisation de lotissements à proximité de l'école maternelle, de la salle communale et des quelques commerces existants.

Ce site constitue un tènement foncier suffisamment large pour permettre de contribuer aux objectifs de création de logements avec une densité cohérente, tout en étant peu exposé aux risques naturels. Il bénéficie de plusieurs atouts et constitue un territoire à enjeu fort :

- Une situation stratégique entre plaine et coteaux bénéficiant d'une bonne accessibilité par la route de Gattières et le chemin Marcellin Allo qui connecte le hameau au centre du village, comme cela a été mis en avant dès 2003 par la Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes, qui identifie La Baronne comme un « espace d'urbanisation nouvelle des coteaux et de restructuration » et comme un secteur stratégique ;
- Un territoire déjà construit et la disponibilité foncière en dent creuse, et une continuité d'urbanisation au contact d'une centralité de hameau déjà existante, mais à conforter, composée d'une école maternelle, d'une salle communale annexe, de quelques commerces et de logements ;
- Son articulation avec les projets urbains métropolitains et connexes, tels que l'implantation du futur MIN et d'un futur point d'échange desservant La Baronne à la RM6202 bis, ainsi que la proximité des axes structurants qui assurent la connexion vers le littoral et Nice, confèrent une position centrale au hameau à l'échelle métropolitaine.

L'analyse croisée des sensibilités et des contraintes montre que le site du hameau de La Baronne est le secteur le plus propice à l'urbanisation sur la commune permettant de réaliser une opération d'aménagement d'envergure et cohérente. L'atteinte des objectifs de création de logements ne peut passer que par une opération d'ensemble qui promeut un développement qualitatif dans le respect de son environnement, au regard des objectifs quantitatifs imposés à la fois par l'Etat et la Métropole à travers le PLH.

Lors du passage du Plan d'Occupation des Sols au Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal approuvé en 2013, le secteur du hameau de La Baronne est alors ciblé pour le développement de logements en raison de :

- Sa proximité avec la route de Gattières (RM2209) ;
- Ses opportunités foncières et son organisation en dent creuse en complément de l'urbanisation préexistante ;
- Son hameau existant à conforter par des équipements et de services adaptés ;
- Des projets connexes qui bordent le quartier (le MIN, et l'implantation d'un point d'échange routier au droit de La Baronne).

Cette mise en avant du secteur aux documents d'urbanisme, qui s'est accompagné d'un zonage en UB2 avec une constructibilité augmentée, a eu pour conséquence directe de faire émerger une nouvelle dynamique immobilière, entraînant une succession de dépôts de permis de construire pour la réalisation de projets importants sur un contexte plutôt pavillonnaire (environ 100 logements pour certains permis).

Il a été vite identifié une insuffisance des infrastructures (réseau d'eau potable, voirie, ...) au vu du nombre de logements pouvant être réalisés. Ce manque d'équipements ne peut être résolu à travers la réalisation de projets immobiliers isolés. Seul un projet d'aménagement d'ensemble permet à la fois d'anticiper tous les besoins futurs induits par un programme global de logements, et à la fois d'assurer la réalisation d'un projet harmonieux et de

qualité, d'un point de vue architectural, paysager, urbain et environnemental. Enfin, l'atteinte des objectifs en logements sociaux ne peut passer que par une opération d'ensemble qui promeut un développement cohérent, fondé sur les principes de mixité sociale et fonctionnelle.

### **Un projet d'ensemble partenarial**

Forts de ces constats, l'Etat, la Commune et la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) ont souhaité intervenir. Après avoir étudié en partenariat plusieurs solutions et types de montage possibles, la ZAC s'est révélée comme la forme la plus pertinente, compte tenu de l'importance des investissements à réaliser et de la nécessité de créer un projet global et cohérent.

Pour garantir la réalisation d'une opération d'aménagement, un arrêté de prise en considération d'une opération d'aménagement a d'abord été pris par le préfet le 18 juin 2018, lequel permet de surseoir à statuer lorsque les travaux, constructions ou installations sont susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation de l'opération.

Le partenariat entre la Commune, l'EPA et MNCA, signé en mars 2020, officialise la volonté des partenaires de faire émerger ce projet, d'en définir les enjeux, et de préciser les répartitions de maîtrise d'ouvrage et de financement de certains équipements publics primaires en ZAC et hors ZAC, considérés comme indispensables au fonctionnement du futur quartier, que la ZAC financera en fonction des besoins générés par le projet urbain. Ainsi, MNCA réalisera les travaux d'élargissement et de prolongement du chemin Marcellin Allo, ainsi que la requalification de la route de La Baronne. La régie Eau d'Azur doit réaliser les travaux pour agrandir le réservoir nécessaire à l'approvisionnement du quartier. Enfin, la ZAC participera également à la réalisation de 3,6 classes supplémentaires qui seront à réaliser par la Commune. Ce partenariat et l'intervention de l'EPA en tant qu'aménageur du projet du hameau de La Baronne sont également inscrits dans le Contrat de Projet Partenarial d'Aménagement 2019-2032, qui constitue un avenant au protocole de partenariat financier sur l'Opération d'Intérêt National de l'Éco-Vallée Plaine du Var.

L'EPA assure la mission d'aménager le site en viabilisant le secteur, et de mener à bien un projet qui garantit un développement tenant compte de son identité et de ses spécificités : hauteur adaptée des constructions, valorisation des espaces naturels et paysagers, développement des modes doux. L'objectif est de structurer un pôle de vie autour du hameau existant, en renforçant la centralité autour de l'école et de la mairie annexe.

Enfin, l'opération est envisagée sur la base d'une maîtrise foncière partielle : la majorité des îlots sera réalisée en participation, à l'initiative des propriétaires.

Au PLU métropolitain (PLUm) approuvé en 2019, le secteur est donc défini en zone à urbaniser 1AUa, et fait l'objet d'une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP). A proximité, est également identifiée l'OAP relative au futur MIN. Les opérations d'aménagement portées par l'EPA font partie intégrante du Projet d'aménagement et de développement durable du PLUm.

### [Les enjeux du projet](#)

#### **La réponse aux besoins en logement**

Il s'agit d'une part de répondre à la dynamique métropolitaine d'une population qui s'accroît, notamment sur le secteur privilégié du moyen pays, et d'autre part doter la commune d'un parc de logements sociaux permettant de contribuer à l'atteinte des exigences de la loi SRU.

Le projet d'aménagement du hameau de La Baronne permettra de construire environ 560 logements dont 35% de logements sociaux, soit environ 196 logements sociaux. Cet aménagement contribuera ainsi à l'atteinte des objectifs imposés par l'État tout en s'inscrivant dans une démarche d'aménagement cohérent, adaptée au territoire et aux besoins des habitants présents et futurs (équipements, commerces et services, ...).

#### **Une réponse aux besoins d'équipements et d'amélioration du réseau viaire**



Le secteur du hameau de La Baronne est marqué par un manque d'infrastructures et de réseaux, et par un manque d'équipements nécessaires au bon fonctionnement du site. Le quartier compte actuellement une école maternelle composée uniquement de 2-3 classes, qui accueille une cinquantaine d'élèves. Ces besoins devraient s'amplifier avec l'arrivée des futurs habitants, et l'opération d'ensemble permettra de répondre à ceux-ci par la création d'espaces publics, le renforcement d'infrastructures, et la participation à l'agrandissement de l'école (3,6 classes).

### **Requalification des voies existantes et renforcement du hameau comme polarité**

Grâce à la requalification du chemin Marcellin Allo et de la route de La Baronne, et à la réalisation de parcours piétons, le projet améliore la sécurisation des voies et le désenclavement du quartier. Plusieurs centralités sont envisagées pour contribuer à favoriser la vie de quartier et à structurer le hameau autour de polarités dynamiques (la place devant l'école, la place commerçante sur la route de La Baronne, l'espace naturel comme lieu de promenade).

## La création de la ZAC Le Hameau de La Baronne

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) est une procédure d'aménagement dont les modalités de création et de réalisation sont édictées par les articles L.311-1 à L.311-8 et R.311-1 à R.311-12 du Code de l'Urbanisme.

Par délibération n°2019-005 du 7 Mars 2019, le Conseil d'Administration de l'EPA a pris, en concertation avec la Commune de La Gaude et la MNCA, l'initiative d'intervenir sur le secteur du hameau de La Baronne, en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble.

La concertation préalable a été menée du 21 octobre 2019 au 24 septembre 2021 inclus, soit sur une période près de deux ans. Elle a permis aux riverains, habitants, usagers, et associations locales de s'exprimer au travers de réunions et rencontres sous diverses formes : deux réunions publiques, une marche exploratoire et un atelier de concertation, ou par le biais de registres disponibles en mairie et aux locaux de l'EPA attenants de la MNCA, d'une adresse mail et d'une adresse postale. Elle a également fait l'objet de plusieurs supports d'informations (presse locale, plaquettes, panneaux d'exposition, etc.).

Les échanges et rencontres avec le public ont permis de confirmer le programme d'aménagement envisagé par l'EPA et ses partenaires, ainsi que les ambitions de l'opération :

- Un projet qui préserve son patrimoine paysager et son cadre exceptionnel ;
- Un projet qui s'intègre au hameau existant grâce à une densité adaptée au contexte ;
- Un projet qui permet de renforcer une centralité et une vie de quartier, notamment par la création de commerces/services, la pacification des voies et le développement de parcours piétons sécurisés.

Les échanges ont permis aussi de mieux orienter les choix urbanistiques, notamment sur la question du positionnement des commerces, et donc des centralités.

Pendant cette procédure, l'EPA s'est attaché à répondre à chaque participant de manière précise. Les échanges sont inscrits dans le bilan de la concertation approuvé par le conseil d'administration de l'EPA, dans sa délibération n°2021-013 du 7 octobre 2021.

La procédure de ZAC implique l'élaboration successive :

#### **1. D'un dossier de création approuvé par son organe délibérant, qui comprend notamment :**

- Un rapport de présentation qui indique l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état initial du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone et énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet de dossier de création a été retenu,

- Un plan de situation,
- Un plan de délimitation du périmètre de la zone,
- L'étude d'impact définie à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement lorsque celle-ci est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-s du même Code,
- Le dossier précise également si la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement sera ou non exigible dans la zone.

C'est au préfet qu'incombe l'autorisation de la création de la ZAC.

Le dossier de création de la ZAC et son évaluation environnementale ont été soumis à l'avis de l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités concernées, la Commune et la MNCA. Enfin, une démarche de participation du public par voie électronique (PPVE) a été menée du 13 octobre 2021 au 15 novembre 2021 inclus.

Après avis favorables de la Commune et de MNCA, la création de la ZAC a été approuvée par arrêté préfectoral n°2022-468 le 31 mai 2022, validant ainsi le périmètre du projet urbain et ses grandes ambitions.

## **2. D'un dossier de réalisation approuvé par son organe délibérant qui reprend notamment, au regard de l'article R. 311-7 du Code de l'Urbanisme :**

- Les éléments du dossier de création ;
- Le projet de programme des équipements publics (PEP) à réaliser dans la zone (lorsque celui-ci comporte des équipements dont la maîtrise d'ouvrage et le financement incombent normalement à d'autres collectivités ou établissements publics, le dossier doit comprendre les pièces faisant état de l'accord de ces personnes publiques sur le principe de la réalisation de ces équipements, les modalités de leur incorporation dans leur patrimoine et, le cas échéant, sur leur participation au financement). Le PEP est approuvé par le préfet ;
- Le projet de programme global des constructions à réaliser dans la zone ;
- Les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps.

De plus, ce dossier complète autant que de besoin le contenu de l'étude d'impact mentionnée à l'articles R. 311-2 ou le cas échéant la ou les parties de l'évaluation environnementale du plan local d'urbanisme portant sur le projet de zone d'aménagement concerté, conformément au III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.



Figure 4 - Plan du périmètre approuvé issu du dossier de création de la ZAC

### 3. Etat du site et son environnement

#### Cadre de vie, patrimoine et paysage

##### **Le contexte géographique et paysager**

Le hameau de La Baronne s'inscrit dans le grand ensemble paysager de la plaine du Var dont le profil caractéristique définit deux coteaux relativement abrupts cadrant une plaine fluviale orientée Nord-Sud. Les coteaux sont structurés d'une part par la présence de fossés de ravinement issus de l'écoulement des eaux ; d'autre part, par l'anthropisation du relief pour l'agriculture et la construction de bâtis.

Quant à la plaine, elle fut longtemps soumise aux variations du cours d'eau, jusqu'à la construction de la voie rapide sur digue, qui a ouvert la colonisation de l'ancien lit du fleuve côtier, d'abord par des activités agricoles, puis par des installations industrielles à partir des années 80.

Ce territoire constitue l'extrémité nord d'un continuum paysager composé par l'agriculture de vergers et de terrasses aménagées sur les coteaux. Le paysage de vergers en restanques, s'achève sur le territoire de La Baronne, bloqué au nord par le relief abrupt du coteau, colonisé par un massif forestier.

Cette situation d'extrémité spécifique est particulièrement visible depuis le coteau opposé.

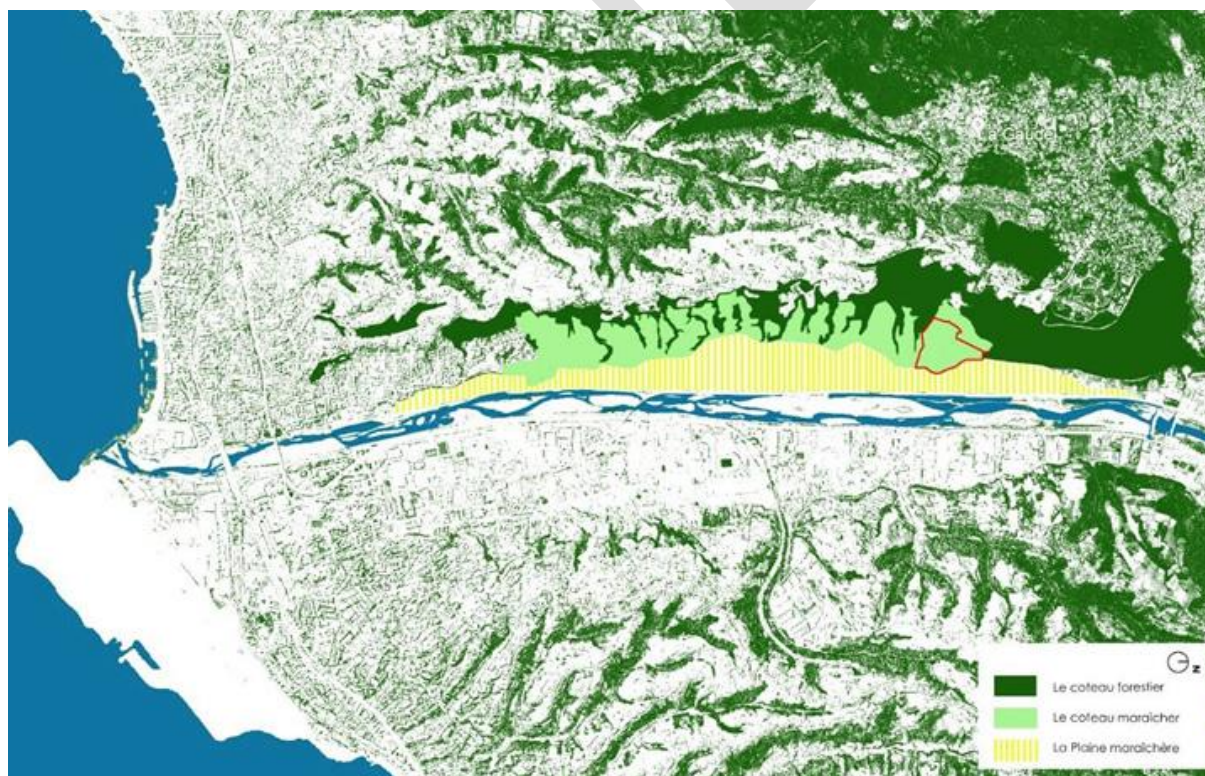


Figure 5 - Les grandes structures paysagères de la plaine du Var

##### **Tissu urbain existant**

Localisé à l'est de la commune de La Gaude, le hameau de La Baronne est constitué d'une petite centralité, de quelques commerces, une école maternelle et une mairie annexe mise à la disposition des associations locales.

Ce quartier de La Gaude s'est développé de façon anarchique, au gré des opérations immobilières sans réflexion d'ensemble, engendrant ainsi des situations urbaines peu satisfaisantes et un déficit en termes de collectif et

d'identité de ce lieu. Le tissu urbain dispose de peu d'espaces publics, et des voiries mal dimensionnées, avec un manque important concernant les cheminements piétons sécurisés.

L'occupation bâtie est majoritairement constituée d'un tissu résidentiel hétérogène composé de :

- Lotissements bien identifiés le long de la route M2209, composé de bâtiment en R+1 et R+2
- Lotissements sur les promontoires à l'ouest du site
- Sur les hauteurs, un habitat pavillonnaire diffus

Le tissu urbain est également constitué de hangars d'activité, et de serres horticoles.

## Patrimoine

Le patrimoine culturel du hameau de La Baronne tient au patrimoine mémoriel du site ainsi qu'à l'occupation originale qui emprunte des références à l'agriculture et contribue au caractère du secteur.

### La forêt des fortes pentes et des ravines

La forêt présente une palette végétale typique des milieux méditerranéens, adaptés aux contraintes de sécheresse et craignant les basses températures, avec des formations à euphorbes arborescentes, caroubiers et oliviers sauvages dans les situations les plus chaudes. Les pinèdes colonisent les terrains superficiels avec affleurements rocheux et correspondent souvent à un stade pionnier de boisement sur des sols squelettiques, lessivés. Le cortège végétal est complété par le filaire à feuille étroite, le genévrier oxycèdre, le pistachier térébinthe, le calicotome épineux, le romarin, le ciste blanc, l'asperge à feuilles aiguës, la salsepareille, la garance voyageuse, la clématite petite flamme.

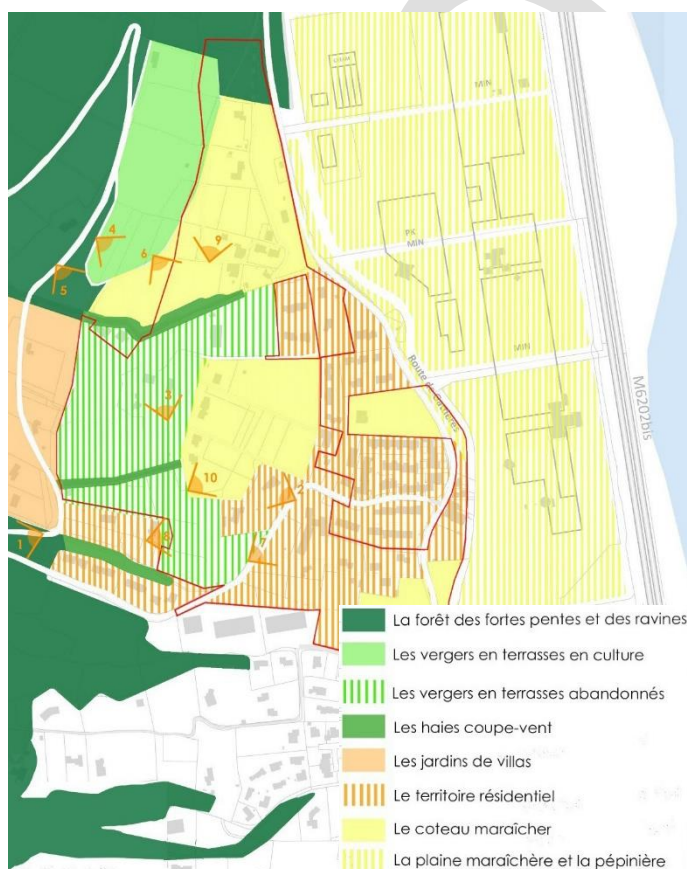


Figure 6 - Les grandes structures paysagères du site de la ZAC

### La forêt des ravines

Dans les ravines s'épanouit la végétation des formations à charme houblon et frêne à fleurs qui apprécient les situations protégées du soleil et les terrains bien alimentés en eau comme souvent dans les talwegs. On y observe également le chêne pubescent, le laurier noble, l'alaterne, la salsepareille, le filaire à feuilles étroites, le lierre, la bétouille ou la centranthe rouge.

### Les vergers en terrasses (en culture ou abandonnés)

Les terrasses étaient souvent cultivées en maraîchage ou en vergers d'agrumes et sont pour la plupart en friche aujourd'hui. Aux reliques de cette ancienne exploitation, qui laisse apparaître encore de nombreux arbres fruitiers à l'abandon, se superpose un cortège végétal typique de l'enfrichement des terrasses, avec une strate herbacée dominée par le brachypode de Phénicie, l'avoine barbu, le plantain lancéolé. La strate arbustive se compose du frêne à fleurs, charme houblon, ronce, corroyère à feuilles de myrte, genêt d'Espagne, églantier et cornouiller sanguin.

Des vergers d'oliviers, arrosés et parfaitement entretenus sont implantés sur les terrasses les plus hautes, en dehors de la zone concernée par le projet d'urbanisation.

### **Les haies coupe-vent**

Deux structures de haies coupe-vent sont présentes sur le site, composées de cyprès et de tuyas, disposées d'Est en Ouest, donc en travers de la pente générale du terrain. Composées d'un alignement de cyprès, ces haies sont placées perpendiculairement au couloir de vent que constitue le relief de la vallée du Var. Elles permettent de protéger les cultures des vents puissants provenant de la mer.

### **Le paysage de la plaine maraîchère et la pépinière**

L'endiguement du Var a contraint le fleuve en réduisant de près de la moitié la largeur de son lit. Sur l'espace désormais soustrait aux aléas de crue s'est développé un nouvel espace agricole ainsi que des équipements.

Sur ce territoire à la topographie très plate, l'activité agricole est essentiellement maraîchère, comprenant beaucoup de cultures de pleins champs. De nombreuses exploitations ont également développé des cultures en serre (maraîchage, pépinières, fleurs à couper...), qui contribuent à donner à cette entité paysagère un aspect finalement assez largement construit.

Les contraintes du PPRI ont limité le développement du logement sur ces terrains, tout en ouvrant la possibilité d'y implanter des espaces de logistique ou de production industrielle, généralement peu qualitatifs en matière de paysage.

### **Les points de vue**

L'une des qualités paysagères importantes du site est son ouverture sur des vues lointaines spectaculaires. Depuis les hauteurs du coteau l'horizon marin est perceptible au Sud grâce à l'ouverture de la vallée du Var. Depuis le hameau, les montagnes sont également visibles dans des perspectives vers le Nord. Vers l'Est, le panorama s'ouvre sur la vallée et le coteau opposé, mêlant espaces boisés, agriculture en terrasse et habitations.

Le site du hameau de La Baronne articule ainsi un paysage à l'échelle domestique (les vergers, les champs, les jardins) et à une échelle de grand territoire (la mer, la montagne, la vallée du Var).

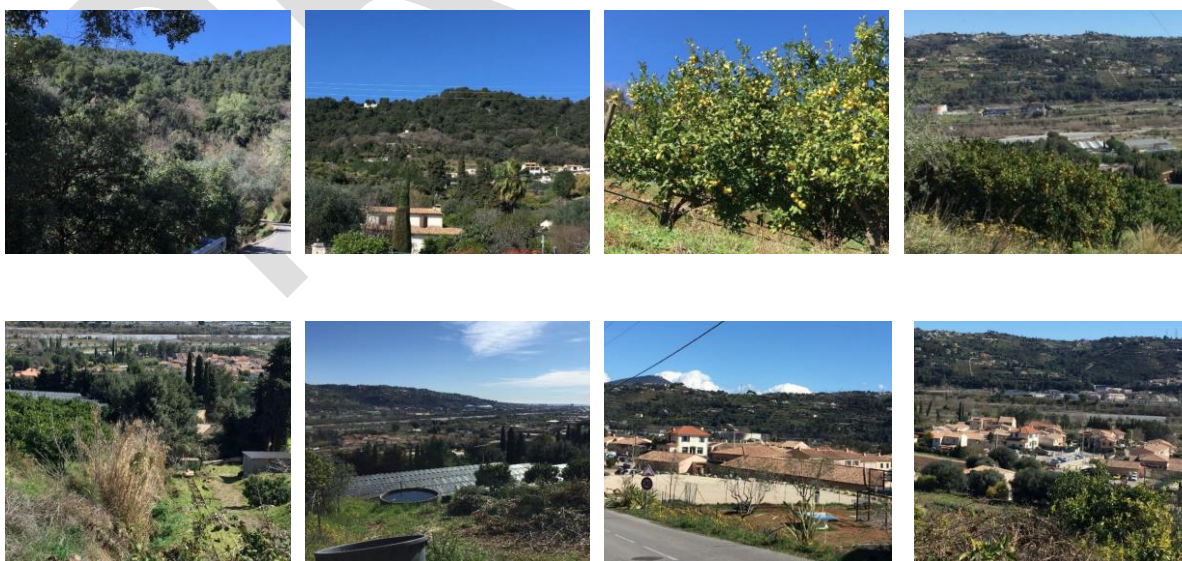




Figure 7 - Exemples de points de vue sur le site

## Risques et milieu physique

### Sol et sous-sol

La basse vallée du Var est un vaste espace d'accumulation des alluvions qui renferme une nappe alluviale en lien direct avec le cours d'eau. On remarque la présence d'une importante faille.

Le hameau de La Baronne s'établit sur des formations sédimentaires : alluvions, poudingues, dolomies.

### Réseau hydrographique

Le hameau de La Baronne est situé dans la partie inférieure ou basse vallée du Var. Il est encadré par deux vallons principaux qui drainent un bassin versant d'environ 78 hectares. Ces vallons présentent une morphologie assez encaissée et assurent une fonction de collecte et de transport des eaux pluviales. Ils ont pour exutoire le canal des Iscles, ancien canal d'irrigation qui n'est plus utilisé par les agriculteurs et sert uniquement de réseau pluvial.

### Risques naturels :

- **Inondation** : Malgré la proximité de la plaine du Var, le hameau de La Baronne n'est pas inondable par le fleuve Var. La modélisation de l'inondabilité du hameau de la Baronne en situation actuelle met en évidence des zones de concentration des écoulements où la lame d'eau reste faible, majoritairement inférieure à 20 cm, mais les vitesses d'écoulement peuvent être importantes dépassant 1 m/s à 2 m/s au pic de l'orage centennal.
- **Feux de forêt** : Selon le zonage graphique du PPRIF en date du 17 février 2014, le hameau de La Baronne est majoritairement situé hors zone réglementée, mais les marges ouest et nord du hameau sont des zones de risque faible. Dans cette dernière, l'urbanisation est autorisée sous réserve de prescriptions spécifiques.
- **Mouvements de terrain** : Le hameau de La Baronne est situé dans une zone où tout aménagement doit être précédé d'une étude géotechnique.
- **Séisme** : La commune de La Gaude se trouve en zone de sismicité moyenne.

#### 4. Le projet urbain de la ZAC Le Hameau de La Baronne : programme et ambitions



Figure 8 - Plan d'aménagement au stade du dossier de réalisation



## Le programme

La surface de la ZAC est d'environ 15 hectares. Le programme prévoit 45 600 m<sup>2</sup> de surface de plancher totale (SDP) répartis en :

- 41 500 m<sup>2</sup> SDP de logements, dont 35 % de logements sociaux ;
- 1 500 m<sup>2</sup> SDP de commerces et services de proximité ;
- 2 600 m<sup>2</sup> SDP d'équipements publics, dont l'agrandissement de l'école actuelle et l'implantation d'un service communal.

Le projet d'aménagement du hameau de La Baronne se situe dans un contexte très présent que ce soit par :

- Le contexte bâti existant au niveau du cœur du hameau et des maisons sur les hauteurs
- Par une nature, et présence végétale forte
- Par la topographie et l'identité des restanques

Le projet prévoit une variété de morphologies bâties, en moyenne en R+2, et ponctuellement du R+1 et R+2+attique, qui permettra d'intégrer au mieux le projet au paysage, et de répondre aux différentes situations.

Une attention particulière sera accordée au rapport avec le voisinage direct pour réussir au mieux la greffe de ces nouvelles habitations avec l'existant, que ce soit par :

- La reconduction de formes et hauteurs proches ;
- La mise à distance de l'existant par des espaces paysagers ;
- Le travail sur l'implantation en pente pour préserver les vues des maisons existantes sur les promontoires.

L'implantation du bâti se fera dans le respect de l'identité du site en créant un rapport fort entre le bâti et la nature en :

- S'intégrant dans les lignes des restanques existantes ;
- En conservant en grande partie la végétation existante ;
- En renforçant la présence du végétal (plantation d'arbres, création îlot fraîcheur...) en relation avec les bâtiments pour que les nouveaux habitants tirent parti des services rendus par la végétation (ombre, îlot de fraîcheur, qualité de vie) ;
- En implantant et orientant les bâtiments en prenant en compte les contraintes topographiques et les trajectoires solaires saisonnières.

En accompagnement de cette programmation, il sera prévu :

- L'amélioration et le développement des infrastructures, pour structurer le quartier et favoriser une circulation pacifiée ;
- L'aménagement d'espaces publics de qualité, qui font le lien avec le quartier existant dans le respect du site, du paysage, et de l'identité du site. Les modes doux et piétons seront à favoriser ;
- La valorisation des espaces naturels et paysagers par des éléments fonctionnels tels que la réalisation d'espaces publics végétalisés (jardins partagés envisagés sur les coteaux).

## Les ambitions de l'aménagement

Aujourd'hui le hameau de La Baronne, de par sa conformation et son évolution urbaine, est dépourvu d'un certain nombre d'équipements et services, ce qui rend les habitants dépendants des centres urbains alentours. La voiture est par conséquent un outil indispensable pour pouvoir habiter dans le hameau.

La première ambition de l'aménagement est de transformer le hameau en un centre urbain capable de répondre aux défis du réchauffement climatique en créant une vie locale tant dans sa mobilité locale que par l'installation des services essentiels de proximité.

La seconde est de travailler avec la « nature » et des composants bio-climatiques de l'urbanisme méditerranéen.

La troisième ambition, pilier du projet d'aménagement, est l'urbanisme négocié. En effet, dans le cadre de la création d'une ZAC « à maîtrise foncière partielle » dite à participation, la mise en place d'un dialogue et d'une méthodologie d'échange avec tous les partenaires et acteurs, particulièrement les propriétaires, est un enjeu fort dans le projet.

Ces ambitions sont portées par un travail de concertation fort tout au long du processus de création de la ZAC. A travers les différentes rencontres et des outils d'expression mis en place dans le cadre de la concertation, et précisés en préambule de ce présent rapport, les habitants du quartier, les riverains, les Gaudois et le public en général ont partagé de fortes attentes et ambitions quant à l'avenir du site. En synthèse :

- La volonté forte de préserver l'identité du site (rural, agricole, familial) ;
- Le besoin de sécurisation des voies ;
- Une nécessaire création de services de proximité ;
- Un besoin de redynamisation de l'offre commerciale sans créer de concurrence au centre-village ;
- Une attente particulière liée à la conservation et la valorisation de l'identité paysagère et végétale du hameau.

Ces ambitions alimentent le travail autour du programme d'aménagement qui a à cœur de proposer un projet de « hameau à taille humaine », avec notamment le renforcement des mobilités douces par un maillage piéton fort, l'implantation de services et commerces de proximité afin de répondre aux besoins des habitants actuels et futurs, et la conservation des espaces arborés majeurs du site, complétés par l'implantation de voies végétalisées.

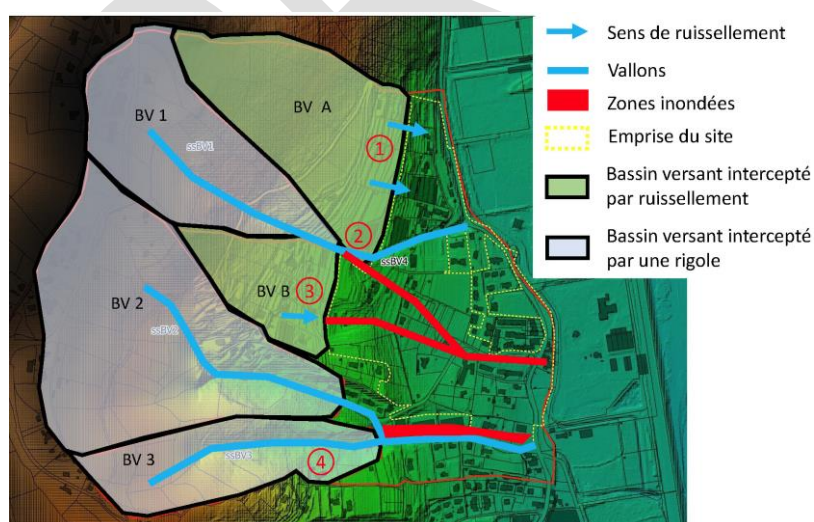
## 5. Les principes fondamentaux du projet d'aménagement

### L'eau

Le premier acte de fondement du projet est la réflexion autour de l'eau pluviale. L'écoulement des eaux de pluie représente aujourd'hui une contrainte majeure à l'installation de nouvelles constructions.

En effet le site se trouve entre le coteau et le Var et il est traversé par trois ravines, dont l'une d'elle a été comblée par le passé pour construire le lotissement le long de la route de La Baronne.

Lors d'une pluie centennale, le vallon nord déborde à travers le site. De plus, les eaux des autres bassins versants (A et B sur le plan ci-dessous) s'écoulent à travers le site. Cette accumulation rend le site très vulnérable aux débordements des vallons.



Afin de protéger les aménagements futurs, le projet met au cœur la gestion des eaux de pluie dans les propositions d'aménagement, et prévoit de collecter et d'évacuer les eaux de ces bassins versants en contrôlant les zones de débordement et de diriger les eaux vers leurs parcours naturels de ravines et vallons.

## La topographie

Le relief, dessiné par la vallée du Var, organise la présence du végétal où les masses végétales sont inscrites dans les pentes abruptes, lieu où les terres sont inexploitable pour l'agriculture et difficilement constructibles. Ces masses boisées présentes sur les coteaux accompagnent les axes privilégiés de l'eau vers le Var à travers des ravines successives venant ainsi structurer et cloisonner différentes « poches urbaines et paysagères ». Ces ravines constituent des obstacles à la continuité des circulations sur les coteaux. Très abruptes et largement boisées, elles sont disposées sur l'ensemble du coteau du Var, et dessinent à intervalles relativement réguliers un cloisonnement Nord-Sud. Le hameau de La Baronne est donc l'une des poches créées par ce système de cloisonnement.

Le hameau de La Baronne fait pleinement partie du système paysager qui caractérise la rive droite du Var.

Ce paysage topographique est dessiné par l'eau du fleuve et par l'eau de pluie, mais également modelé par l'homme. Aucune ligne n'est véritablement droite, et tout est à la fois organique, mais également architecturé et dessiné.

### Les 3 secteurs

Le projet d'aménagement s'articulera sur trois secteurs par rapport aux différentes pentes et altitudes.

- La « **plaine** » entre la cote 40 m et 50 m,
- Le « **piémont** » entre 50 m et 60 m
- Le « **promontoire** » au-delà de 60 m d'où il se dégagent les vues sur le grand paysage de la vallée du Var, des Alpes à la Mer.

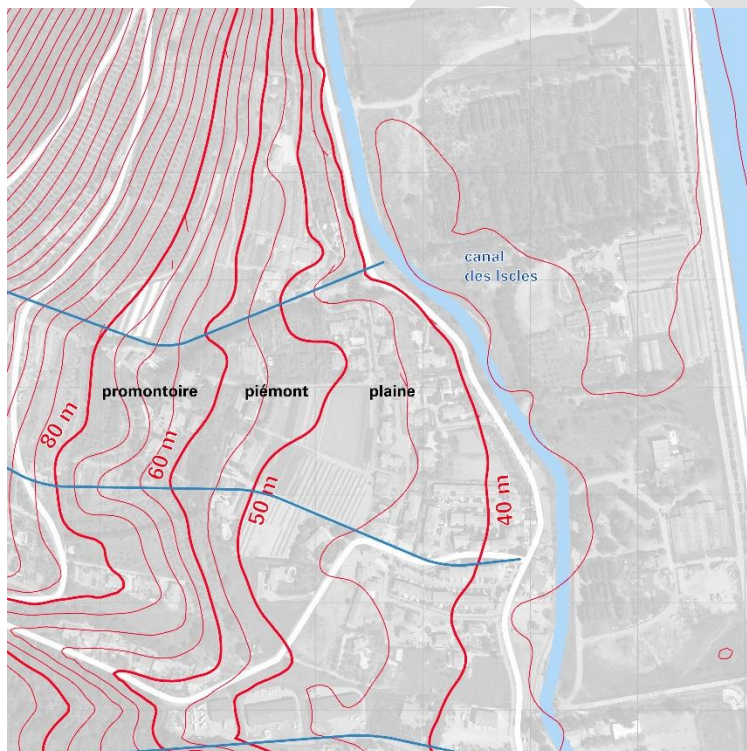


Figure 10 - Les trois secteurs

## La conception bioclimatique

### **Mixité bâtie : rapport bâti/nature**

Le projet se développera autour d'un rapport bâti/nature essentiel au futur quartier, tout d'abord par des implantations dans le respect de la végétation existante (identité) et la prise en compte des restanques et talus comme composantes des projets immobiliers. L'ambition majeure du projet urbain est de conserver le caractère et l'identité du site, en préservant les éléments prépondérants qui le caractérisent. À l'échelle de la composition urbaine, la réalisation d'un espace naturel vient préserver et rendre public l'un des espaces les plus riches en végétation du site. Mais les lots privés où vont venir se construire des logements ont un rôle majeur à jouer dans cette ambition. Chaque parcelle n'est donc pas une feuille blanche, mais un site riche composé de restanques, végétations existantes, cuve ou réservoir, topographie dans lequel le programme immobilier devra s'intégrer pour préserver le site.

Dans un second temps, tirer parti des services rendus par la végétation :

L'imposition de pourcentages de surface de pleine terre et d'espaces verts secondaires a pour but de favoriser la capacité d'absorption de l'eau de pluie sur un terrain à urbaniser et de favoriser la nature en ville. La perméabilité du terrain réduit donc le risque d'inondation. Afin de maximiser sa capacité d'absorption, cela doit être associé à des principes de végétalisation.

Des règles sont ainsi prévues dans le cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales, imposant aux constructeurs des emprises au sol minimum en fonction des secteurs, ainsi qu'une végétalisation des cœurs d'îlot pour bénéficier des apports du végétal sur le bâti (ombre, îlot fraîcheur, qualité de vie).

### **Enjeux bioclimatiques**

Enfin, la conception du quartier répondra à un certain nombre de principes bioclimatiques pour assurer le confort des usagers et l'adaptabilité du quartier face au réchauffement climatique.

Pour ce faire, le futur quartier du hameau prendra appui sur le vent, le soleil (et l'ombre), l'eau et le végétal, pour composer les espaces publics et les projets immobiliers.

Ces principes environnementaux se déclineront à deux niveaux : la partie urbaine et architecturale destinée à guider la conception des « pleins », et la partie paysagère destinée à accompagner le design / la végétalisation des « vides ».

Chaque principe contribue à l'atteinte d'un ou plusieurs des trois objectifs suivants : la neutralité carbone, la préservation/régénération des écosystèmes et de la biodiversité, l'amélioration des conditions de vie citadine.

- Principe bioclimatique 1 : implanter et orienter les bâtiments en prenant en compte les contraintes topographiques et les trajectoires solaires saisonnières.
- Principe bioclimatique 2 : déployer des morphologies traversantes ou bi orientées.
- Principe bioclimatique 3 : faire un choix de matérialité qui conserve le frais à l'intérieur et évite le relargage de chaleur à l'extérieur.
- Principe bioclimatique 4 : ouvrir et partager le Nord, occulter et se protéger vis-à-vis du Sud.
- Principe énergétique 5 : envisager un réseau de chaleur performant et vertueux.
- Principe écosystémique 6 : tirer parti des services rendus par la végétation.
- Principe écosystémique 7 : assurer la pérennité de la végétation et le confort/la santé par la gestion de la ressource eau.
- Principe fonctionnel 8 : dessiner l'espace public, le rendre confortable et pratique, de façon à y encourager des pratiques décarbonées et le vivre-ensemble.

## 6. La démarche de conception du projet d'aménagement

Ces fondamentaux ont servi d'appui et de ligne directrice pour établir une démarche de conception analytique du projet urbain, tenant compte du site, de ses atouts et contraintes.

### S'appuyer sur la géographie

C'est à partir des restanques et des lignes topographiques les plus significatives sur le secteur que le projet se décline. Trois zones se dégagent et génèrent trois espaces qui structurent le site sur les axes nord-sud (en rouge dans la Fig. 11).



Figure 11

### Le paysage comme support de l'eau

Ces axes nord-sud seront supports et régulateurs des contraintes hydrauliques, mais ils seront aussi des lieux de vie et de déplacements internes à la ZAC. La régulation des eaux pluviales par ces espaces se fera à travers différents dispositifs. Notamment grâce à un système de noues et d'écoulement gravitaire vers les ravines, ainsi que via la transparence hydraulique sur tous les axes ouest-est (en pointillés bleus sur la Fig. 12). Cela permettra de maîtriser la contrainte hydraulique et d'en faire un élément primaire du projet.



Figure 12

Les transversales est-ouest et une composition urbaine en adéquation avec un site marqué et contraint

Le système topographique nord-sud se croise avec celui du chemin de l'eau de l'ouest à l'est. Les pénétrantes seront support du paysage et des modes doux, ils permettront l'écoulement des eaux et la transparence hydraulique souhaitée. Les croisements de ces deux systèmes créeront alors les îlots de projet (en jaune sur le plan en Fig. 13).



Figure 13

Le Hameau de La Baronne fait pleinement partie du système paysager qui caractérise la rive droite du Var. Ce paysage topographique est dessiné par l'eau du fleuve et par l'eau de pluie, mais également modelé par l'homme.

Aucune ligne n'est droite, ce hameau est organique, tout en étant architecturé et dessiné. La topographie, couplé aux infrastructures existantes et futures, et au contexte bâti, permettent de définir différentes façons d'habiter sur le site, sur lesquelles il s'agira de s'appuyer pour décliner les hauteurs, formes bâties, et architectures attendues des futurs projets immobiliers :



- Habiter la pente : le secteur à l'ouest est marqué par des pentes plus accentuées constituées par de nombreuses restanques, plantations d'agrumes, et des plateaux formant des promontoires. Les constructions s'inscriront dans les lignes de compositions des restanques, et devront préserver au maximum ce paysage extraordinaire des jardins en terrasse ;
- Habiter le piémont : Les constructions viendront s'inscrire en parallèle des courbes des niveaux et du paysage défini par les restanques ;
- Habiter le village : sur la plaine, en continuité directe avec le hameau actuel, les nouvelles constructions constitueront des îlots ouverts dont les bâtiments s'implantent autour d'un cœur d'îlot formant des clairières paysagères. Afin de traiter la transition entre le tissu existant et la nouvelle urbanisation de manière cohérente, les bâtiments devront respecter des principes de mise à distance entre eux et de visibilité entre bâtiments et vers le paysage.
- Habiter l'entrée de ville : La route de Gattières, et le futur barreau Marcelin Allo, forment des axes urbains autour desquels les bâtiments viendront s'implanter à l'alignement, avec commerces en rez-de-chaussée pour définir l'entrée de ville du hameau.
- Habiter la place : entre la route de Gattières et le canal des Iscles, la création d'un nouvel îlot permet de constituer un front de place en pendant de l'actuelle auberge. Ces bâtiments accueilleront équipement et commerces pour créer un lieu de rassemblement et intensité urbaine.

## L'architecture comme repère dans le paysage naturel

Le croisement des deux systèmes nord-sud et est/ouest, ainsi que les points considérés importants dans le projet seront accompagnés d'une valorisation par l'architecture (formes rouges sur le plan en Fig. 14). Cette valorisation pourra être faite en fonction de la hauteur, de la morphologie ou des matériaux des constructions.

L'objectif c'est de créer une synergie de valeurs entre architecture et paysage.



Figure 14

## Les espaces communs

A partir de l'ouest un premier espace de piémont permettra de valoriser un patrimoine arboré, qui sera restructuré et intégré dans un espace de nature, lieu de rencontre des habitants et structure reliant les Maoupas au cœur de La Baronne par un parcours piétons et cycles.

L'espace naturel accueillera en outre les structures paysagères nécessaires à la gestion hydraulique. Cette espace sera aussi le lieu de la mémoire et de l'identité du site. Les belvédères, les jardins partagés, les restanques et les arbres pourront accompagner les parcours.

L'axe central (en bleu dans la carte en Fig. 5) aura une fonction limitée aux îlots alentours. Il servira d'axe de desserte des bâtiments et aura également une fonction de récupération des eaux de la voie et de celles excédentaires des

îlots traversés par l'axe. Des venelles piétonnes quadrillent ces îlots centraux : elles permettent la création d'un maillage piéton support de végétation et nécessaire à la transparence hydraulique entre les différents secteurs.

Deux espaces de rencontre sous forme de placettes sont aussi prévus dans l'aménagement. La première au cœur du hameau et en face à l'école, et une deuxième le long de la route de La Baronne, en face de l'auberge homonyme. Sur cette placette et en front de la route de La Baronne (route métropolitaine 2209), seront favorisés les commerces en rez-de-chaussée de manière à compléter l'offre actuelle et profiter d'une masse critique de clients potentiels, afin de garantir les services de proximité aux habitants présents et futurs du hameau de La Baronne.



Figure 15

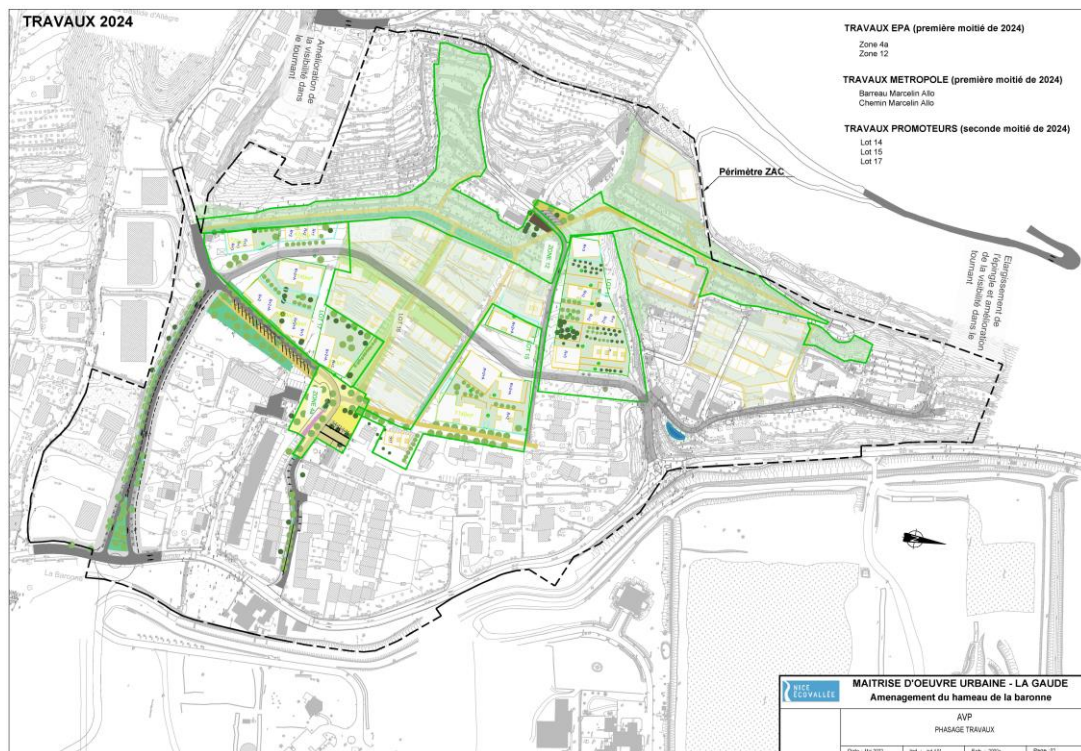
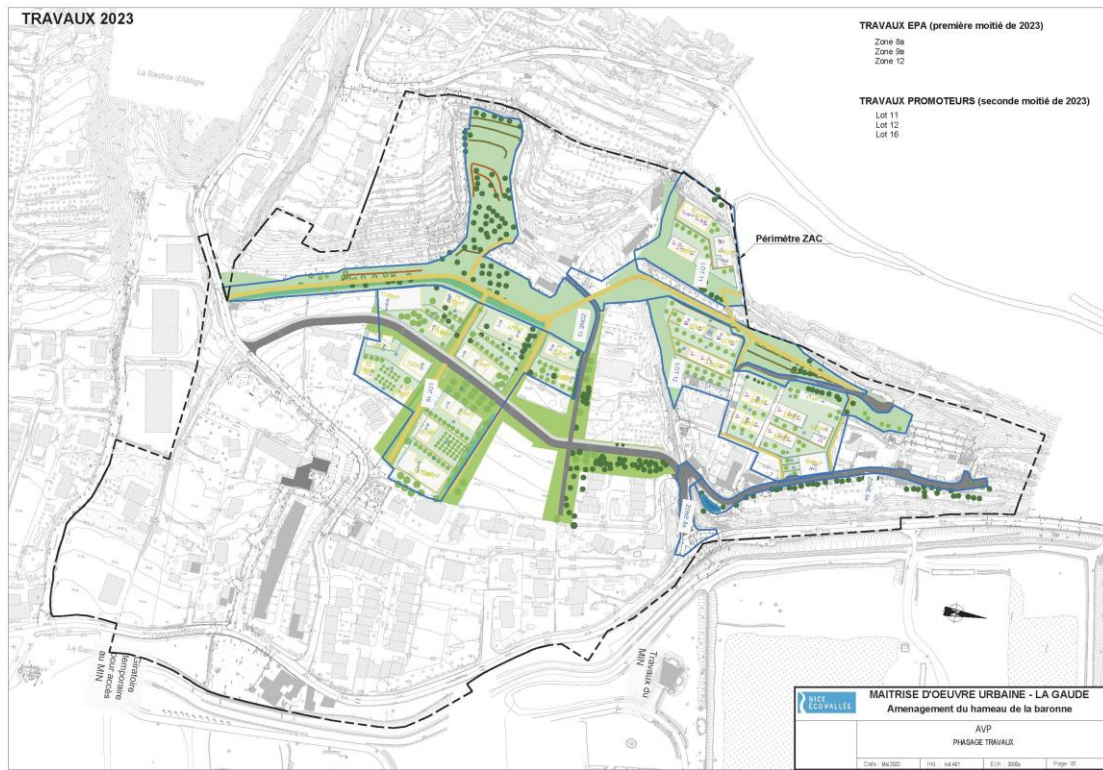
<

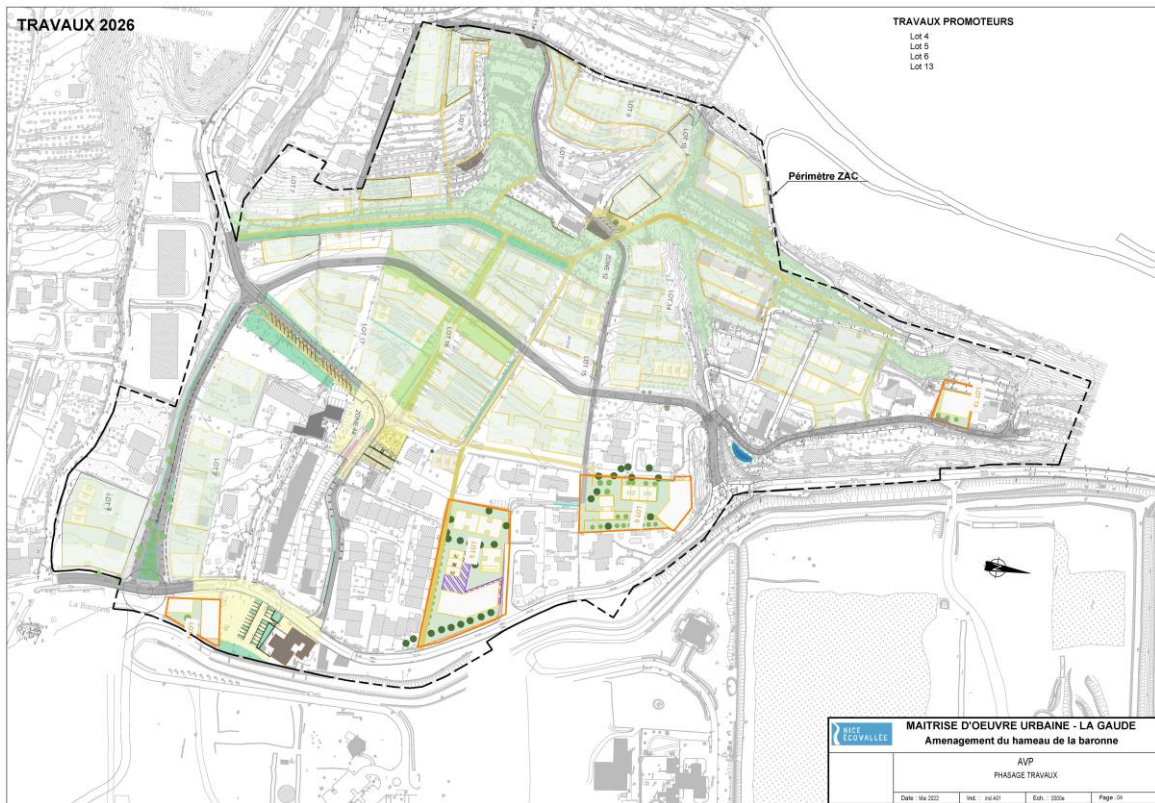
## Fonctionnalité écologique

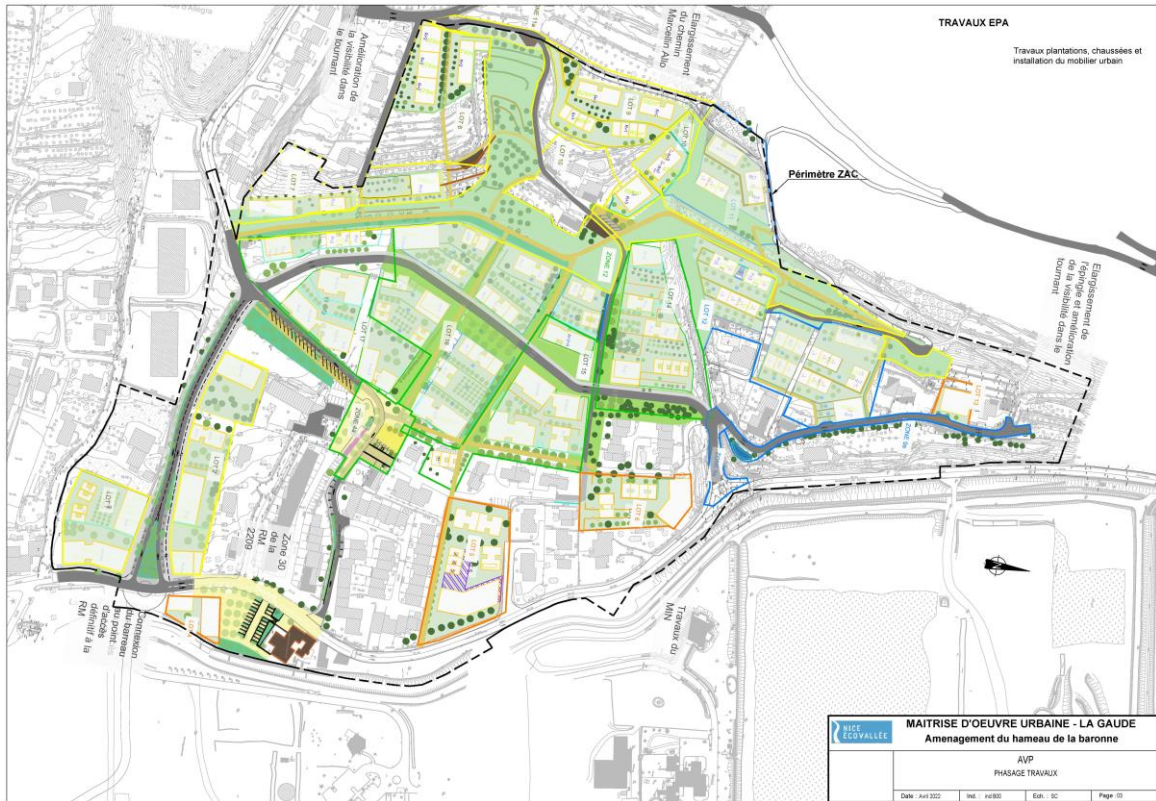
Le projet d'urbanisation de La Baronne cherche à préserver et renforcer les logiques écologiques qui ont été identifiées sur le site. La trame des espaces publics du nouveau quartier maintient les liens entre les divers écosystèmes (écosystème forestier, écosystème agricole) en préservant les espaces actuellement les plus boisés de nouvelles constructions. D'autre part l'anticipation des problématiques de gestion hydraulique à l'échelle des bassins versants dessine une organisation et des figures paysagères spécifiques qui s'inscrivent dans le développement de corridors écologiques et hydrauliques et qui complètent ceux envisagés pour la création du MIN.



## 7. Le phasage prévisionnel de la ZAC







PROJ

### 3.2 PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS



# ZAC Le Hameau de La Baronne

## **Projet de dossier de réalisation de la ZAC**

### *03- Programme des équipements publics*



EPA Nice Eco-Vallée  
Immeuble Nice Plaza  
455, Promenade des Anglais  
BP 33257  
06205 NICE CEDEX

# Sommaire

Introduction .....	3
1. Les principes de prise en charge financière des équipements .....	3
2. Description des espaces et infrastructures publics de la ZAC .....	4
Introduction .....	4
Organisation viaire .....	4
La desserte interne .....	4
.....	6
Les modes doux.....	6
Les équipements et espaces publics .....	7
Généralités .....	7
La place de l'école et le chemin Marcellin Allo dans le centre du hameau .....	9
La requalification de la route de Gattières et la place de La Baronne .....	11
La voie des Maoupas .....	12
Le barreau de l'Orangerie .....	13
Le barreau Marcellin Allo .....	14
L'espace naturel .....	16
Les réseaux.....	21
Le réservoir d'eau potable et le renforcement du réseau primaire .....	22
3. Description des superstructures publiques.....	23
Le futur groupe scolaire de La Baronne .....	23
4. Tableau récapitulatif du projet de programme des équipements publics .....	24

## Introduction

La viabilisation et l'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Le Hameau de la Baronne nécessitera une réalisation échelonnée dans le temps du programme des équipements publics décrits ci-après.

Ce programme des équipements publics comprend :

- Les équipements publics d'infrastructure internes au projet et nécessaires à la desserte et à la viabilisation de la ZAC : réseaux viaires, espaces publics, réseaux d'assainissement, réseaux divers, espaces verts, etc.
- Les équipements publics de superstructure, à savoir, les travaux d'agrandissement de l'école maternelle.

Le présent programme comporte donc un descriptif sommaire des équipements à réaliser pour la viabilisation de la ZAC, identifie les maîtrises d'ouvrage et les futurs gestionnaires à terme.

### 1. Les principes de prise en charge financière des équipements

La répartition du coût du programme des équipements publics entre l'aménageur (EPA Nice Éco-Vallée), la Ville de La Gaude, et la Métropole de Nice Côte d'Azur est définie par le protocole de partenariat signé en mars 2020, dans le respect du cadre réglementaire qui régit les taxes et participations des constructeurs et aménageurs.

Ainsi, compte tenu de l'exonération des constructions de la part communale de la Taxe d'Aménagement (TA) décidée lors de la création de la ZAC, conformément à l'article R 311-2 du code de l'urbanisme, il a été mis à la charge de l'opération le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux seuls besoins des futurs habitants et usagers comme le prévoit l'article L 311-4 du code de l'urbanisme. Ce programme d'équipements répond en outre à la condition de l'article R 331-6 du code de l'urbanisme :

*« Dans les zones d'aménagement concerté, l'exonération [de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement] est subordonnée à la condition que soit pris en charge par l'aménageur ou le constructeur au moins le coût des équipements publics suivants :*

1. *Dans le cas des zones d'aménagement concerté autres que de rénovation urbaine :*
  - a) *Les voies et les réseaux publics intérieurs à la zone ;*
  - b) *Les espaces verts et les aires de stationnement correspondant aux seuls besoins des futurs habitants ou usagers de la zone ;*
2. *Dans le cas de zones d'aménagement concerté de rénovation urbaine :*
  - a) *Les voies d'accès aux immeubles inclus dans le périmètre de rénovation et les réseaux qui leur sont rattachés ;*
  - b) *Les espaces verts et les aires de stationnement correspondant aux seuls besoins des habitants des immeubles concernés ».*

Les constructeurs participeront financièrement à la réalisation de ces équipements et infrastructures publics nécessaires à la ZAC soit :

- Via un montant de participation versé à l'aménageur au regard des équipements publics à financer. Le montant de la participation sera défini dans le cadre de la convention de participation à intervenir entre l'EPA et le constructeur.
- Via, dans le cas de cession directe avec l'EPA, l'acquisition des droits à construire ou des terrains à bâtir, les prix de cession intégrant globalement une quote-part du coût des équipements publics mis à la charge de l'aménageur.

## 2. Description des espaces et infrastructures publics de la ZAC

### Introduction

La conception du projet prend appui sur les structures paysagères existantes et les met en valeur : les terrasses, les ravines, les situations de belvédères dans les hauteurs, la présence arborée, la gestion de l'eau. A partir de ce socle, les principes suivants sont développés :

- Les espaces de terrasse les plus pentus sont préservés de l'urbanisation. Cet espace naturel marqué par l'héritage agricole (présence d'arbres fruitiers) dessine une bande arborée du nord au sud, qui a vocation à intercepter les eaux de pluie en amont. Dans cet espace seront aménagés des lieux de rencontre des belvédères permettant de jouir de vues lointaines, des chemins piétonniers. Il sera également le support de certains réseaux nécessaires à la viabilisation du site ;
- Un ensemble de figures paysagères liées à la gestion des eaux (fossés, noues de transit, noues d'infiltration, ravines et exutoires) sont déclinées en fonction des contraintes du site. Deux d'entre-elles constitueront de véritables structures paysagères : une large noue paysagère en pied du coteau boisé ; une noue centrale bordant de part et d'autre la voie de desserte interne du nouveau quartier ;
- Les éléments existants constitutifs du paysage et issus du passé agricole sont valorisés, comme les restanques qui seront intégrées ou recrées au sein des équipements publics ou dans les futurs projets architecturaux ;
- Une palette végétale diversifiée et adaptée, définie en collaboration avec les écologues pour les espaces à enjeux particuliers (dans le futur espace naturel, notamment) ;
- Le réaménagement et la création de voies. Elles seront sécurisées et apaisées, afin de favoriser la place des modes doux, et accompagneront les objectifs de gestion des eaux de pluie ;
- Un réseau de venelles permettra les liaisons est-ouest entre les nouveaux quartiers et le hameau historique et ses polarités. Elles seront destinées aux piétons et modes doux et feront l'objet d'accompagnement paysagers ;
- Enfin, deux places verront le jour. La première met en scène la présence de l'école et de l'annexe de la mairie en valorisant les déplacements doux ; la seconde fédère la présence des commerces disposés le long de la route de La Baronne afin de créer une entrée de quartier.

Cette approche a défini l'emprise des futurs espaces publics. Ils ne correspondent pas à l'ensemble des voies à créer, mais uniquement aux espaces essentiels à maintenir sous emprise publique pour assurer le bon fonctionnement général du projet et la desserte des futurs lots. Il en est ainsi de la place de l'école, de l'espace naturel du coteau qui assure une fonction hydraulique, environnementale, et sociétale, la place de La Baronne, ainsi que de certaines voies nouvelles essentielles au bouclage des circulations à l'échelle de la ZAC.

Les futurs équipements publics de la ZAC concernent également les ouvrages et voiries structurants dont la maîtrise d'ouvrage est portée par la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) et la Régie Eau d'Azur (REA), et pour lesquels un financement par la ZAC est prévu, à hauteur des besoins qu'elle génère.

### Organisation viaire

#### La desserte interne

Le projet viaire du hameau de La Baronne s'appuie sur les voiries existantes, telles que les voiries primaires du chemin Marcellin Allo ou de la RM2209, et il intègre les projets futurs sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole, comme le barreau Marcellin Allo permettant de faire aboutir le chemin Marcellin Allo plus directement sur la route de Gattières (RM2209) sans passer par le cœur habité du hameau.

Au sein du quartier, le maillage proposé s'appuie sur les structures paysagères existantes marquées par d'anciens chemins qui innervent le site et est basé sur une composition par tronçons qui pourront être réalisés selon l'avancement du projet urbain.



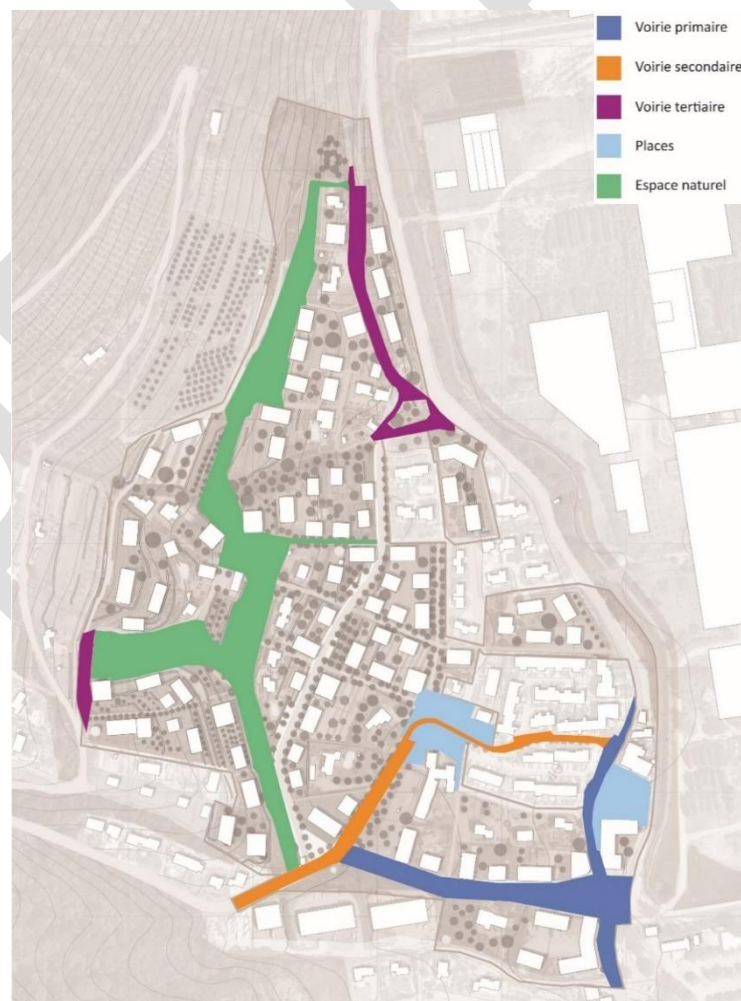
Une des ambitions du projet est de s'appuyer sur ces chemins existants pour développer les futures voies tertiaires au cœur du quartier, servant de desserte aux nouvelles constructions, et donc essentiellement privées. Seules 2 voies tertiaires seront publiques à terme et requalifiées par la ZAC, dans la mesure où elles correspondent déjà à du domaine public ou à du domaine privé de la Commune.

Ces voies seront à usage partagé afin de favoriser les déplacements piétons et cycles, et seront des lieux de rencontre et de déambulation. Ce réseau de desserte pourra ensuite être complété au fur et à mesure de l'émergence des projets immobiliers.

Le sens de circulation sera adapté aux gabarits de voies dans un objectif de réduction des pollutions, en favorisant les boucles descendantes.

Le quartier se structure donc autour de 3 types de voie :

- Voies publiques métropolitaines :
  - La route M2209 qui relie Cagnes-sur-Mer à Gattières ;
  - Le futur barreau de connexion entre la M2209 et le chemin Marcellin Allo.
- Voies publiques communales :
  - Le chemin Marcellin Allo qui trame le hameau et le relie au village de La Gaude ;
  - La voie des Maoupas, parallèle à la RM2209 et qui trame le secteur nord du hameau.
- Voies privées de desserte des îlots.



**Figure 1** : plan de répartition des espaces publics de la ZAC

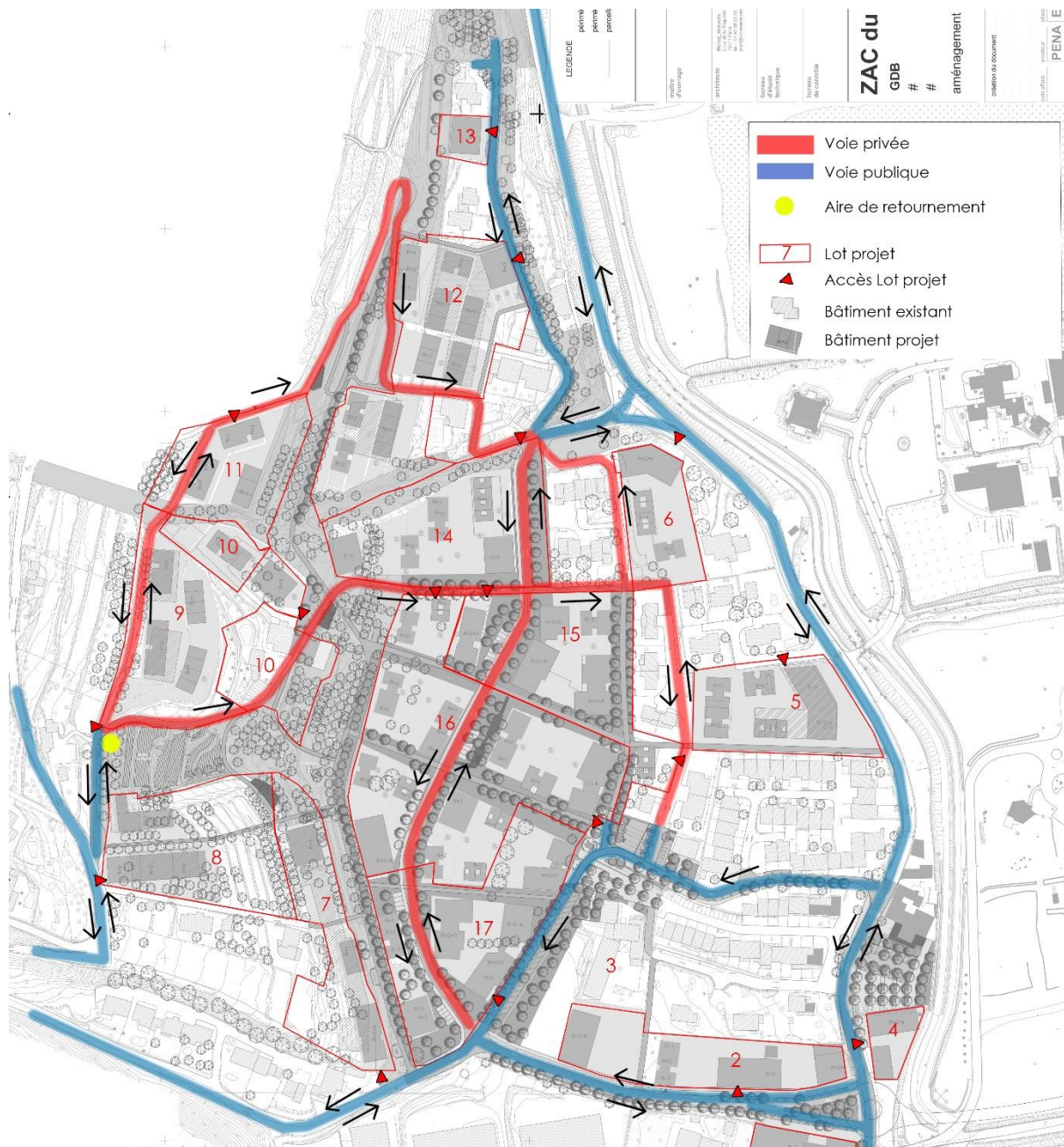


Figure 2 : plan prévisionnel de principe de circulation viaire

### Les modes doux

Aujourd'hui, le hameau est caractérisé par le manque de trottoirs, de pistes cyclables et de zones piétonnes sécurisées.

L'aménagement de la ZAC Le Hameau de La Baronne a pour ambition de favoriser et d'améliorer le cadre des déplacements doux sur le hameau. Le maillage créé permettra ainsi de rejoindre et de connecter les différentes polarités du site (espace naturel, groupe scolaire, commerce) par des cheminements directs et sécurisés, pour offrir une réelle opportunité d'alternatives à la voiture sur les distances courtes. L'ensemble des îlots sera ainsi obligatoirement desservi par des sentes partagées piétonne/cycle permettant ainsi aux habitants de profiter de leur quartier sans devoir prendre leur voiture.

## Les équipements et espaces publics

### Généralités

La trame des espaces publics prévue par le projet comporte :

- 3 espaces publics majeurs :
  - o *La place de l'école* :  
Positionnée sur l'actuel chemin Marcellin Allo, la place de l'école est un espace privilégié de rencontre et de partage pour les habitants présents et futurs. Enrichie par des aménagements paysagers elle sécurise les accès piétons et les usages au niveau de l'école, articule la fonctionnalité à la qualité des espaces.
  - o *La place de La Baronne* :  
À la croisée du chemin Marcellin Allo et la RM2209, cet espace repensé s'adressera aux futurs habitants ainsi qu'aux usagers de passage pour accéder aux commerces existants et à venir. Elle sera qualifiée par des aménagements paysagers et conviviaux, et permettra aussi d'accueillir des activités comme un marché.
  - o *L'espace naturel* :  
À l'ouest de la ZAC, cet espace existant, riche en végétation et en patrimoine issu du passé agricole (restanques et vergers), sera préservé pour jouer un rôle fondamental à l'échelle du projet d'aménagement. En effet, au-delà de proposer un lieu de promenade, de belvédères sur le grand paysage et d'agrément pour les habitants, il complétera le schéma de gestion hydraulique en accueillant un maillage de noues et de rigoles permettant de gérer les eaux des bassins versants.
- La requalification de la RM2209 au droit du hameau ;
- Le réaménagement du chemin Marcellin Allo dans le bourg ;
- La réalisation du « barreau » Marcellin Allo au sud de la ZAC ;
- La requalification d'anciens chemins publics pour assurer la desserte des logements (barreau de l'Orangerie, et voie des Maupas) ;
- Tous les réseaux d'assainissement pluvial et eaux usées, d'eau potable et de défense incendie, d'électricité, de télécommunications, et d'éclairage public ;
- Des stationnements publics pour les besoins des visiteurs de la ZAC.

L'aménagement de la trame des espaces publics s'appuiera en partie sur le tracé du réseau viaire déjà existant. L'aménageur prévoit à terme pour l'ensemble de la ZAC, la réalisation des surfaces dédiées aux espaces publics (voiries, trottoirs, place, espaces de circulation douce, naturels, verts et noues végétalisées) sur environ 25 620 m<sup>2</sup>.

Le maillage de la trame viaire à réaliser dans la ZAC est étudié afin de permettre la diffusion des flux de circulation, et le raccordement aux voiries périphériques. L'objectif est d'assurer une certaine continuité avec les zones d'habitation, d'activités et naturelles qui jouxtent la ZAC.

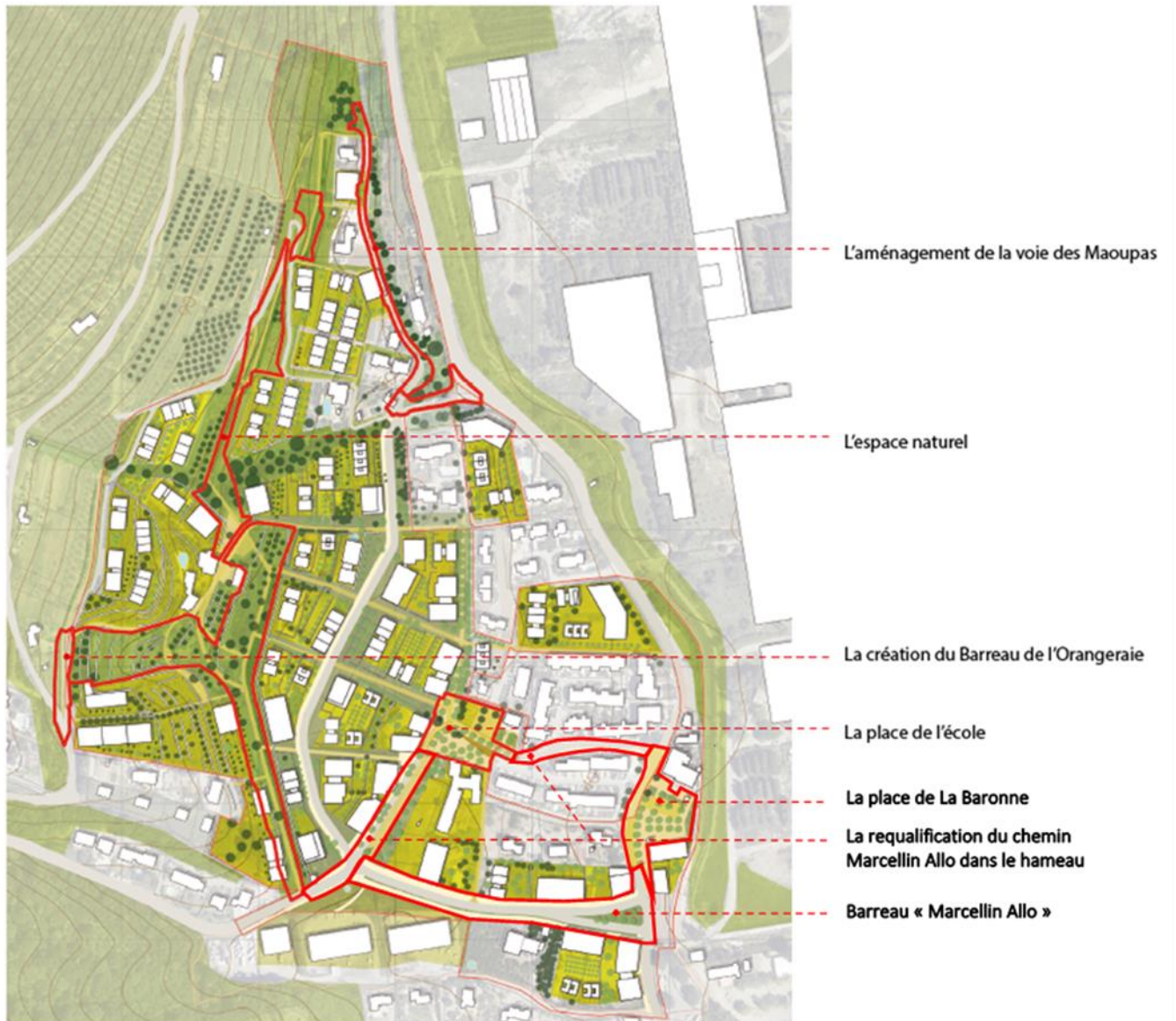


Figure 3 - Situation des espaces publics décrits au PEP

## La place de l'école et le chemin Marcellin Allo dans le centre du hameau

Aujourd'hui l'école maternelle constitue l'une des principales polarités du hameau. Avec l'arrivée de nouveaux résidents, ce caractère central va se renforcer et justifie de repenser tant la fonctionnalité des espaces publics qui la desservent que la mise en scène de la présence de cette institution dans l'espace public.

Le projet englobe dans cette réorganisation des espaces existants qui seront préservés et améliorés, en particulier l'aire de jeux, les bornes d'apport volontaire et le petit parking au nord-est. Il est envisagé une réfection de ces espaces afin qu'ils soient cohérents avec l'ambiance piétonne et apaisée de la place de l'école. Il est notamment prévu une amélioration de l'aire de jeux afin d'avoir du mobilier pérenne et maintenir l'attractivité de cette place.

Sur la place, la priorité sera clairement donnée aux piétons. Le chemin Marcellin Allo au niveau de la place sera mis en plateau et le revêtement en enrobé existant sera changé pour un béton désactivé de couleur claire. En lieu et place de l'actuel mur de soutènement, un emmarchement de pierre calcaire ouvrira l'espace vers l'entrée de l'école, tout en dessinant un espace piétonnier protégé des véhicules. Une lisière de plantations arbustives requalifiera les abords de l'école, tandis que la plantation d'un mail arboré couvrira l'ensemble de l'espace, apportant ombrage et fraîcheur, assurant la gestion hydraulique du site.

Grâce à la déviation de la circulation vers le barreau Marcellin Allo plus au sud (décrit ci-dessous), le chemin Marcellin Allo sera requalifié en amont et aval de la place de l'école, afin de passer en sens unique (de l'est vers l'ouest). Grâce à cet aménagement, les trottoirs pourront être élargis et aménagés pour favoriser des circulations piétonnes sécurisées jusqu'à l'école, et le stationnement actuellement sur la place sera réorganisé en bordure de voie, en



Figure 4 : plan d'aménagement de la future place de l'école

places de stationnement en épis, avec la création d'environ 28 places VL. Cet espace pourra être réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de l'aménageur ou de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Les 33 places de stationnement existantes qui se situent devant l'école seront supprimées par l'aménagement projeté. Cet aménagement prévoit la création de 20 places VL et 10 places deux roues sur le chemin Marcellin Allo ainsi que sur la partie nord de la place de l'école : 8 stationnements VL dont 1 place PMR/covoiturage et 1 place voiture électrique, 3 stationnements pour les deux roues et une borne de recharge électrique pour les vélos. 2 places pour les dépose-minute sont prévus en haut de la place.

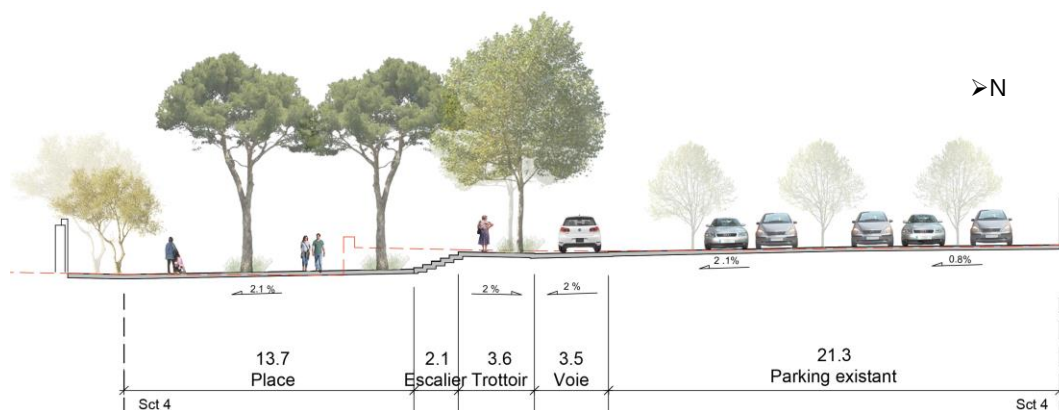


Figure 5 : coupe de principe sud-nord de la future place et du chemin Marcellin Allo



Figure 6 : illustration de la future place de l'école

La place est dessinée par les espaces verts et les noues paysagères plantées de saules, de frênes et d'iris. Le sol est traité en béton désactivé avec des chaînettes de pavés en pierre de calcaire, aux joints drainants. Le sol de la voirie est également en béton désactivé avec une assise circulaire. Une bordure béton avec une vue de 2cm est prévue le long de la voirie. Cette place est traitée de façon unitaire afin de toujours donner la priorité aux piétons.

Ce type de revêtement d'une mise en œuvre aisée, offre un grand confort d'usage et un entretien très limité. Grâce au juste choix du ciment et des granulats, il sera lumineux et qualitatif. C'est pour cela que nous avons choisi un béton désactivé. Les bancs sont composés d'une assise en bois massif reposant sur des piétements en acier thermolaqué.

## La requalification de la route de Gattières et la place de La Baronne

L'offre nouvelle de commerces et de services de proximité prévus par le programme de la ZAC se concentrera autour des commerces existants (auberge de La Baronne, brasserie de l'Éden, brasserie de La Place). Cette concentration est à même de créer une synergie profitant de la visibilité offerte par la route de La Baronne, qui sera apaisée par le report d'une partie de la circulation sur la RM6202bis grâce aux échangeurs. Le site est desservi par une ligne de bus dont les arrêts sont disposés à proximité immédiate de la place.

Sur la RM2209 ou route de Gattières, l'accessibilité de la place et ses abords seront retravaillés afin d'être en cohérence avec les objectifs d'apaisement du quartier et la réglementation, notamment les normes PMR. La chaussée, les trottoirs et passages piétons seront repensés en plateau de même altimétrie. Au niveau de la place de La Baronne, les deux arrêts de bus seront mis aux normes et repositionnés le long de la chaussée, supprimant ainsi l'encoche sur le trottoir à l'ouest. Pour assurer la connexion des circulations piétonnes depuis le barreau Marcellin Allo, des trottoirs seront également requalifiés le long de la route de Gattières côté sud-ouest. Des stationnements publics seront réalisés, le long de la route de Gattières et en poches en fonction des disponibilités foncières.



**Figure 7** - Principes d'aménagement du plateau sur la route de Gattières et de la place de La Baronne (stade études préliminaires)

Le projet prévoit ainsi une place à niveau ombragée sur tout ou partie de l'emplacement du parking existant devant l'actuelle auberge. L'objectif est de proposer un espace multifonctionnel pouvant accueillir du stationnement, des terrasses, et être à l'occasion libéré pour l'organisation d'événements commerçants (marchés, festivités diverses, ...).

Le site actuel présente une topographie en contre-bas de la route de La Baronne. Le seuil des bâtiments existants et projetés est de plain-pied avec la route de La Baronne. Le cœur de la place sera remblayé pour offrir une accessibilité des pas de porte sur l'ensemble de l'aménagement. L'extrémité est de la place dessine une terrasse accessible par une volée de marches. Un mail d'arbres couvrira de ses frondaisons l'ensemble de l'espace, offrant ombrage et fraîcheur, et une noue sera implantée au point bas de la place pour la gestion des eaux de pluie, dirigées ensuite de manière régulée dans le canal des Iscles. Le stationnement de la place sera réorganisé afin de répondre aux besoins induits par les commerces existants et futurs, tout en libérant un espace pour les animations ponctuelles et la détente.



**Figure 8** - images de référence d'un marché sous les arbres et d'un terrain de pétanque

### **La voie des Maoupas**

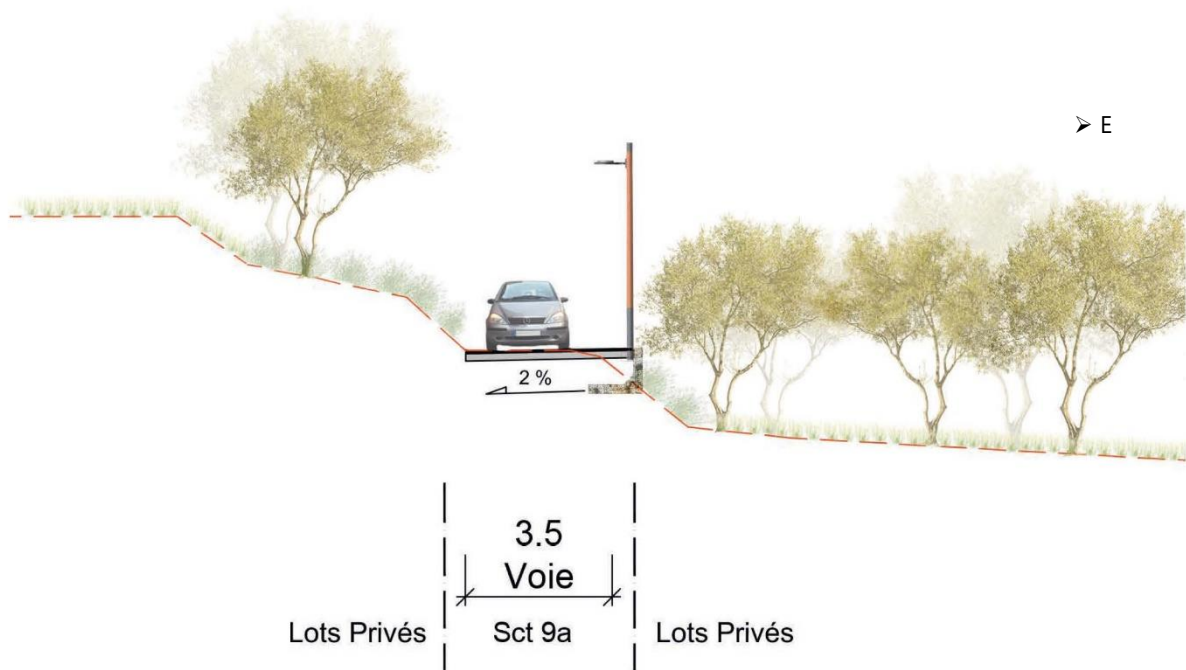
Le projet prévoit le réaménagement de certaines voies dont la voie des Maoupas qui se situe au nord-est du périmètre, dans l'objectif de viabiliser et rendre accessible les futurs logements. L'espace public projeté consiste à aménager et élargir la route existante en voie partagée, pour assurer une desserte VL et piétons/modes doux des îlots bâtis ou à bâtir situés en amont.

Le secteur est contraint par une forte déclivité et de faibles emprises pour réaliser des voiries. Le projet prévoit donc un élargissement de la voie existante à 3.5m complété d'encoches de croisements sur des secteurs plus contraints et d'ouvrir la possibilité à un élargissement de la voie à 5m en fonction des négociations foncières possibles, et ce afin d'assurer le croisement des véhicules à double sens. Les encoches sont prévues côté ouest de la voie, en remblais sur la déclivité naturelle, avec la création de soutènements ponctuels. En effet, la route étant en impasse, elle doit permettre le croisement des véhicules des riverains. Un dispositif de retournement est également prévu à l'extrémité nord de la voie.

La voie des Maoupas réaménagée permettra d'assurer la gestion des eaux de pluie des surfaces nouvellement imperméabilisées, par la réalisation d'un caniveau en U le long de la voie. Cet aménagement permet d'acheminer les eaux de pluie sur la partie basse du croisement des Maoupas, dans un bassin de régulation prévu à cet effet. Ce bassin végétalisé vient compenser les surfaces nouvellement imperméabilisées par le projet et infiltrer les EP de la rue des Maoupas avant rejet dans le réseau du carrefour des Maoupas.

Cette organisation spatiale se conforme au plus près du relief existant pour éviter l'impact paysager et financier de terrassements trop conséquents.





**Figure 9** : coupe de principe ouest-est de la future voie des Maoupas sur un secteur contraint



**Figure 10** : illustration de la future voie des Maoupas

### **Le barreau de l'Orangerie**

Afin de rendre accessibles les futurs logements dans les coteaux, une voirie nouvelle est prévue sur la partie ouest du site, nommée le barreau de l'Orangerie, en référence à ce site cultivé d'agrumes.

Le barreau de l'Orangerie s'implantera sur un ancien chemin, bordé de part et d'autre de restanques en pierre sèche et talus végétalisés, et sera élargie afin de réaliser une voie partagée de 3,5 mètres. L'élargissement de la terrasse naturelle est prévu pour servir d'aire de retournement et permettra de profiter d'une vue lointaine sur les montagnes et le coteau opposé par un belvédère en platelage circulaire sur caillebotis.

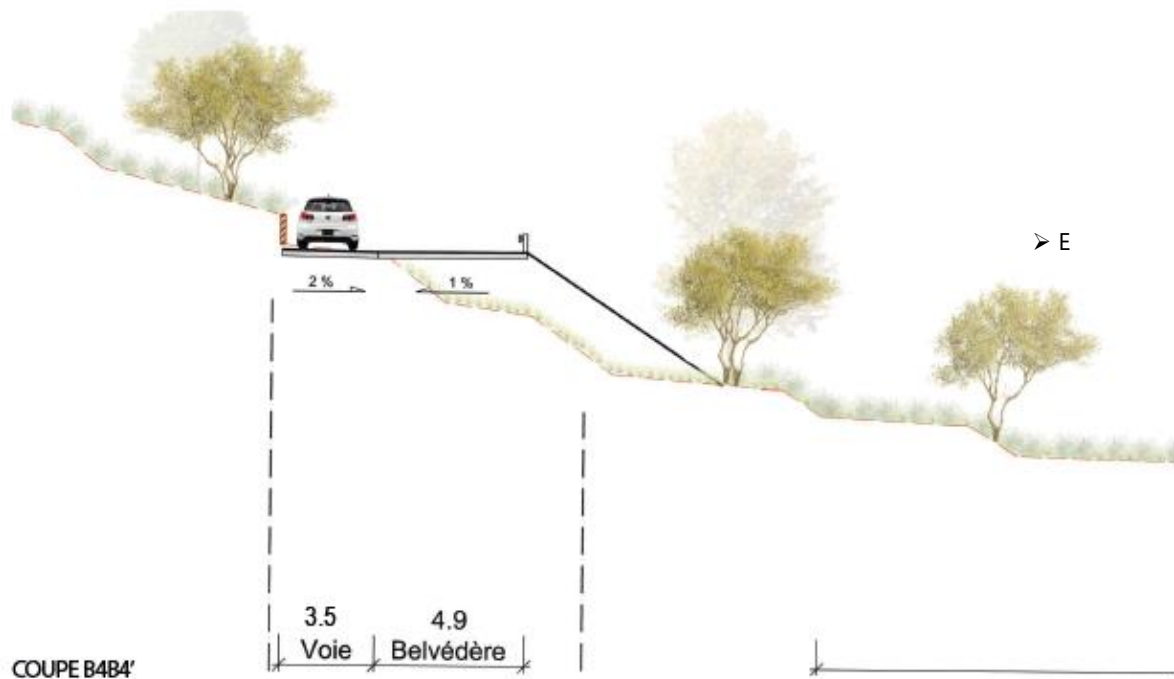


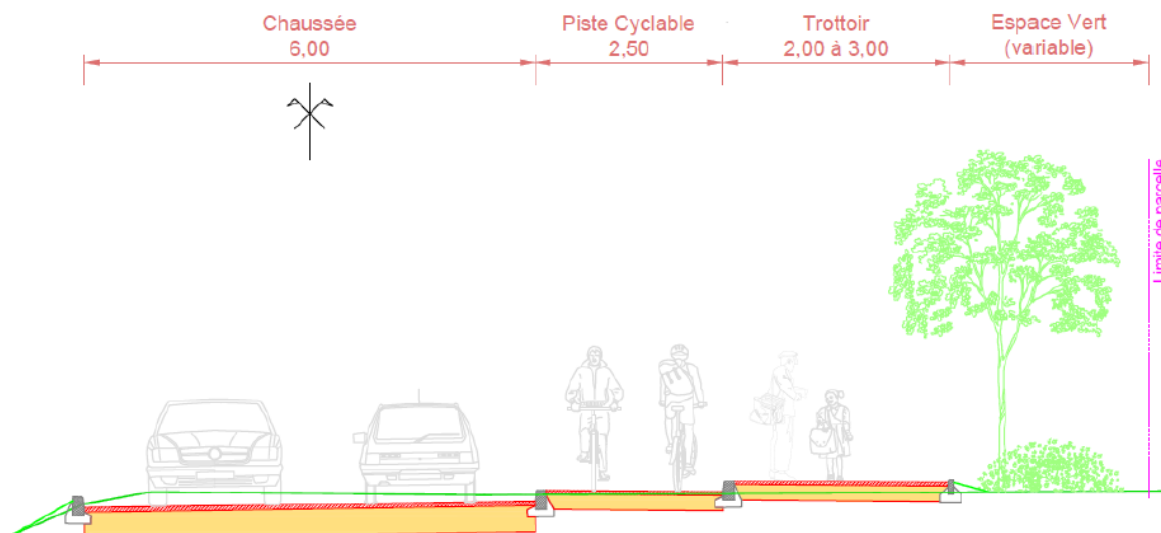
Figure 11 - coupe de principe ouest-est du barreau de l'Orangerie

### Le barreau Marcellin Allo

Au regard de la mutation du secteur de La Baronne, de la réalisation de constructions nouvelles et de l'implantation d'un point d'échange sur la RM6202bis, la Métropole Nice Côte d'Azur réalisera une nouvelle voirie qui doit permettre la déviation de la circulation descendante du chemin Marcellin Allo et assurera une connexion plus directe avec la route de Gattières (RM2209) et le futur échangeur routier (implantation précise en cours d'études). Cet aménagement participe à l'apaisement du quartier dans son ensemble, en mettant la circulation à distance.

Ce barreau permettra également d'intégrer les déplacements piétons et cycles. Le barreau aura les fonctionnalités suivantes :

- Une voirie 2x1 voies avec une largeur totale de 6 m ;
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 2,50 m de large ;
- Un trottoir compris entre 2 et 3 m de large ;
- Un espace vert, espace de transition avec les futures constructions ;
- Des espaces de stationnement.



**Figure 12 - Coupe de principe sud-nord du barreau Marcellin Allo (stade études préliminaires)**

Bien que les études de trafic menées par la Métropole montrent que le niveau de trafic ne le nécessite pas spécifiquement, un carrefour à feux avec la RM2209 est prévu et permettra sans conteste de mieux sécuriser les traversées des piétons et des cycles.

Du fait de la réalisation de ce nouvel axe, la Métropole a prévu des travaux de requalification du chemin Marcellin Allo en amont, dans le coteau. A ce titre, et au regard des besoins générés par la ZAC, il est prévu une participation financière à une partie de ces travaux, spécifiquement ceux concernant l'élargissement de l'épingle située à proximité immédiate du futur quartier.

## L'espace naturel

L'espace naturel central est un élément structurant du futur quartier, et de l'intégration dans son environnement. Cet espace reflète le caractère et l'identité de ce site, par la présence d'éléments comme les restanques, les vergers, la grande masse végétale.



Figure 13 - plan des différentes ambiances au sein de l'espace naturel

Il sera donc naturellement un lieu de vie et de rencontre du hameau, mais aussi un lieu de préservation du paysage et des enjeux environnementaux du site : support d'espaces naturels simples, de promenades permettant de profiter des vues lointaines, il pourra également être un espace pédagogique et associatif au regard des enjeux environnementaux qu'il accueille. Il peut également être porteur d'une fonction écologique en confortant le corridor nord-sud.

L'aménagement de belvédères dans le parc permettra de mettre en valeur les vues lointaines sur la montagne, le versant opposé et le Var, ou la mer que l'on peut apercevoir en montant sur le coteau.



Figure 14 - images illustrant les objectifs d'aménagement de l'espace naturel

L'espace naturel s'inscrit dans une topographie marquée. L'aménagement de la topographie à des fins agricoles organise le terrain en terrasses plantées d'agrumes, pour la plupart en friches et à l'abandon. L'objectif n'est pas de créer un parc fortement aménagé mais plutôt de maintenir une ambiance de vergers entretenus de façon extensive, sans perdre le caractère rural du site. Un réseau de chemins est inséré dans la trame du relief et des boisements.

La réalisation d'une noue de collecte des eaux de ruissellement en provenance du coteau, située en pied de site, est un élément structurant de l'aménagement.

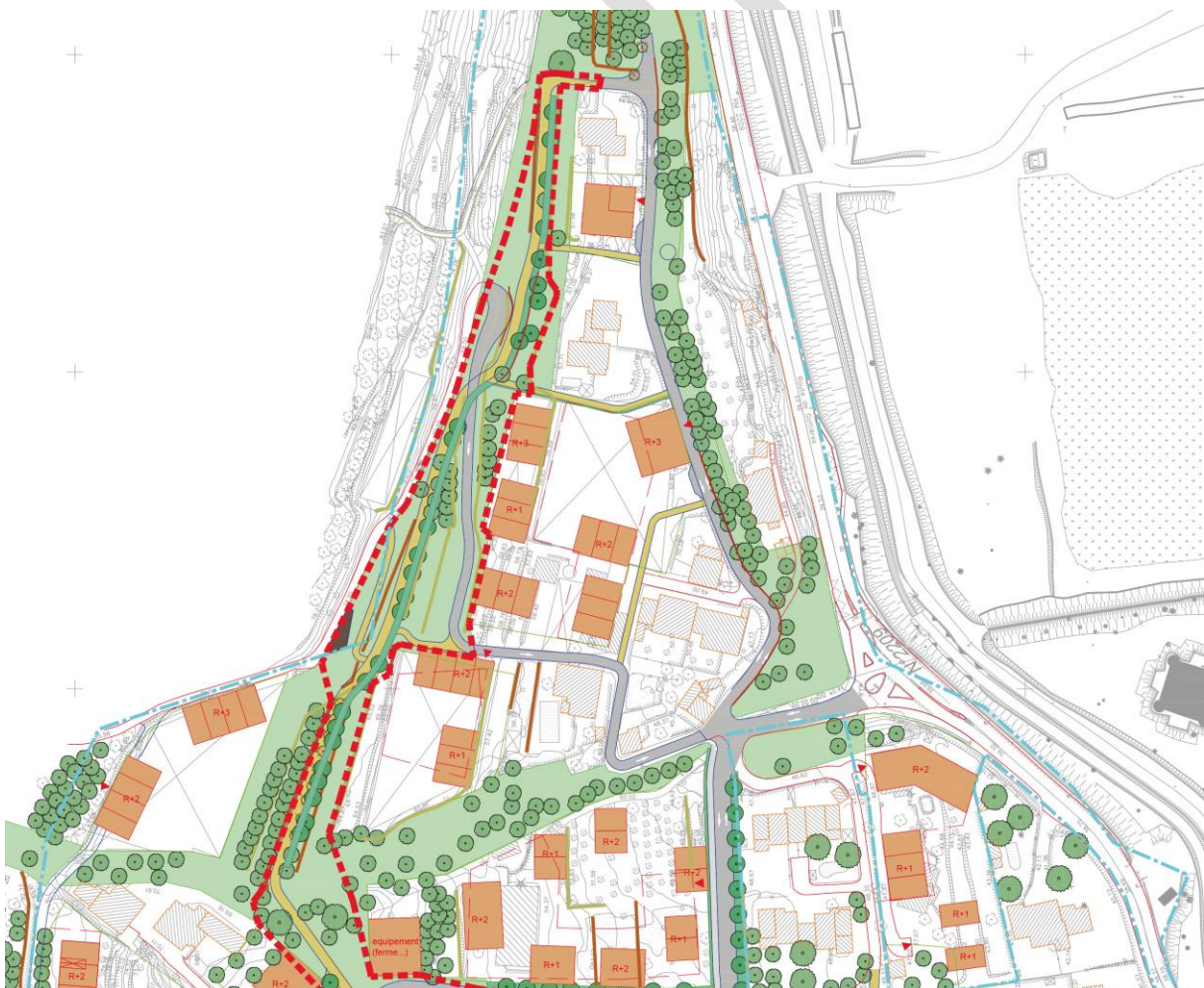
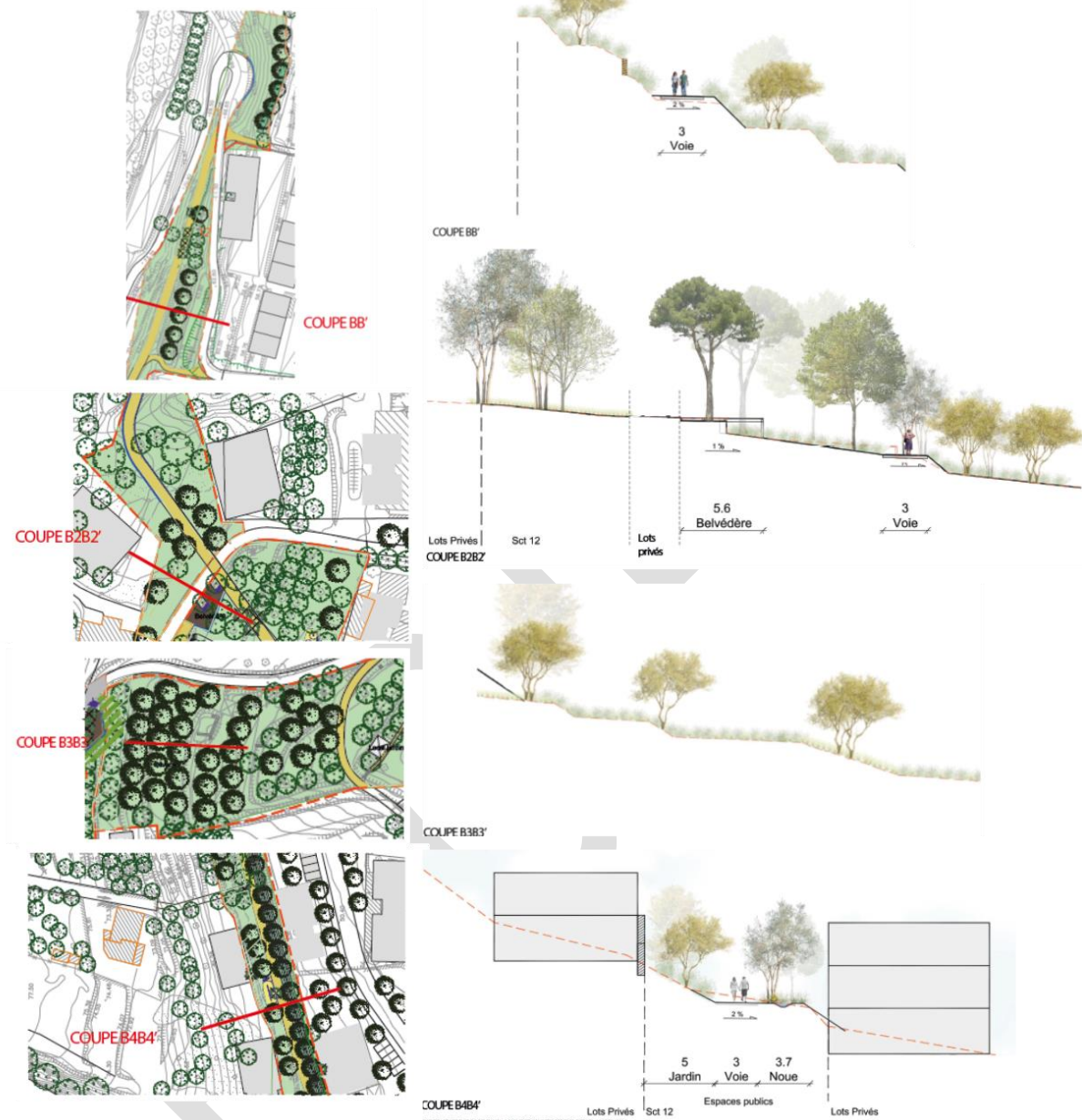


Figure 15 - plan de principe de l'espace naturel secteur nord



**Figure 16 – Coupes de l'espace naturel**

Concernant la promenade paysagère, pour éviter de devoir réaliser d'importants terrassements et soutènements qui pourraient avoir un impact paysager fort, le projet est simplifié pour se conformer à la topographie existante : les noues paysagères seront sur la séquence la moins contrainte. Les élargissements ponctuels sont réalisés pour le passage de voirie. Les arbres existants y seront conservés ou transplantés sur place autant que possible (en fonction des impératifs techniques ou de leur viabilité), en traçant de nouveaux chemins sur le coteau et en implantant des espaces de repos et de sport. Ces nouveaux cheminements en enrobé drainant coloré sont accompagnés d'une noue paysagère. Quatre aires sportives nichées dans des masses arbustives seront installées au bord du parcours, proposant des exercices physiques différents. La promenade paysagère sera également un support indispensable pour la viabilisation du quartier et des lots dans les coteaux. Les réseaux, notamment d'eau potable, pourront passer tout au long de cette promenade. La voie est donc dimensionnée de telle sorte à devenir une voie d'exploitation et assurer à terme la gestion de ces réseaux.



**Figure 18** - illustration de la promenade dans l'espace naturel



**Figure 17** - illustration d'un belvédère dans l'espace naturel

Sur la partie nord de l'espace naturel, le projet consiste à insérer des continuités piétonnes à travers les terrasses d'agrumes et d'oliviers permettant de traverser le coteau le long des courbes de niveaux. L'objectif est de desservir les parcelles privées mais également de proposer des cheminements piétons dissociés de la voirie VL, en conservant l'identité de vergers en terrasses, voire de la restaurer par la plantation d'arbres complémentaires.

Des belvédères permettront de mettre en valeur les vues lointaines sur la montagne, la plaine du Var ou la mer. Il s'agit d'aménagements simples et soignés, terrasses en bois équipées de mobiliers (assises, transat...). L'effet de belvédère sera procuré par le jeu avec la pente naturelle, offrant d'un côté un accès de plain-pied avec les circulations piétonnes, de l'autre une situation de surplomb.

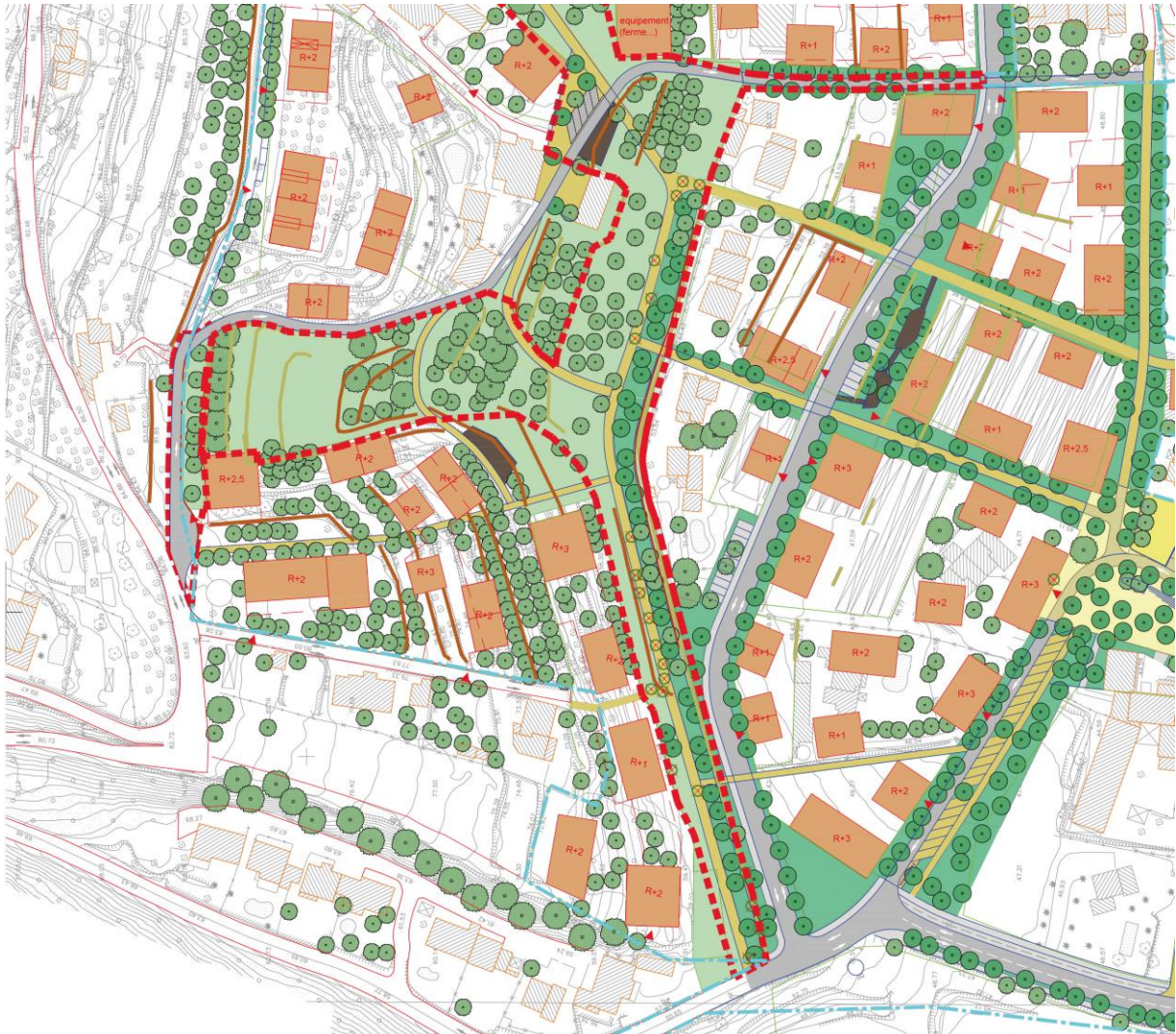


Figure 19 - plan de principe de l'espace naturel secteur sud



## Les réseaux

Afin d'assurer la viabilisation des futurs programmes immobiliers, le projet s'appuie sur les réseaux existants qui sont complétés, en fonction des espaces publics créés, et en fonction des besoins ciblés. Ainsi, les réseaux d'assainissement, d'éclairage public, de Télécom, électriques et de gestion des eaux de pluie sont renforcés et complétés en fonction des besoins.

Seul le réseau d'eau potable nécessite une intervention sur le réseau primaire. Ce point est détaillé au point suivant.

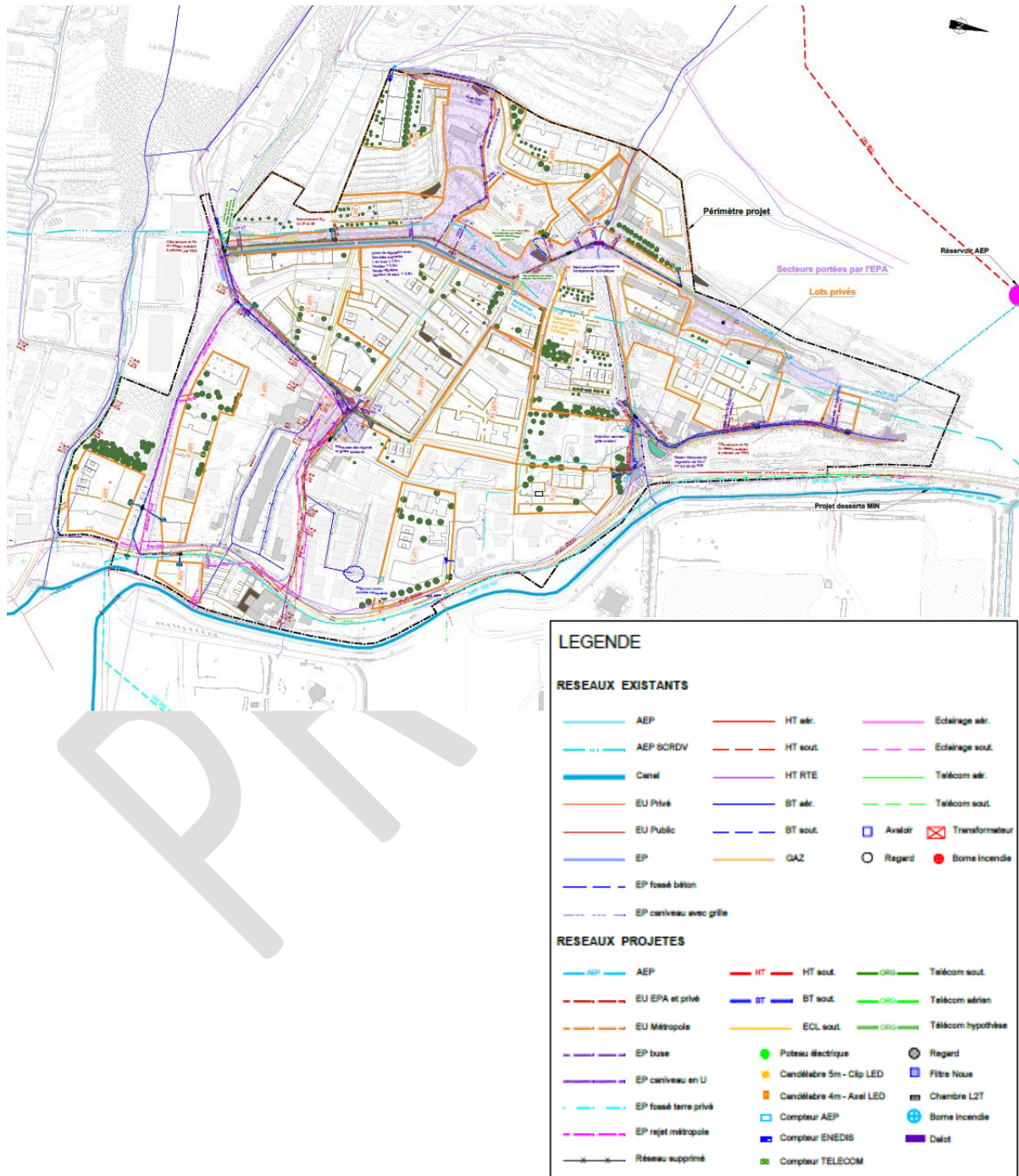


Figure 20 - Plan des réseaux projetés (stade AVP)

## Le réservoir d'eau potable et le renforcement du réseau primaire

La réalisation de la ZAC sur un secteur marqué par une infrastructure d'eau potable insuffisante, qu'est le canal de la rive droite, induit la réalisation d'un nouveau réservoir ainsi que d'un nouveau réseau primaire d'eau potable, afin d'alimenter les futures constructions.

Cette infrastructure, et les travaux d'adduction et de distribution associés, ont vocation à alimenter le quartier du hameau de La Baronne ainsi que le futur MIN Azur, porté par MNCA et son partenaire la Société du Nouveau Min D'Azur (SNMA). Ce réseau d'eau potable permettra également d'assurer la défense incendie de ces deux projets.

Dans le cadre d'une convention tripartite signée le 13 avril 2022, il est convenu d'une répartition du financement de ces ouvrages entre l'EPA, MNCA et REA. La ZAC finance à hauteur des besoins générés, à savoir 29% du montant total des travaux estimés (sur un total de 3 800 000 €HT, le financement de l'EPA s'élève à 1 100 000 €HT, montant maximum). La convention décrit également les travaux et les modalités de paiement.

Il est prévu :

- La réalisation d'un réservoir semi-enterré de 2000 m<sup>3</sup> ;
- Le déploiement d'une canalisation d'adduction en amont de ce réservoir ;
- Le déploiement d'une canalisation de distribution en aval du réservoir jusqu'à la ZAC ;
- Le prolongement du réseau de distribution jusqu'au MIN, qui ne concerne pas dans le financement par la ZAC.

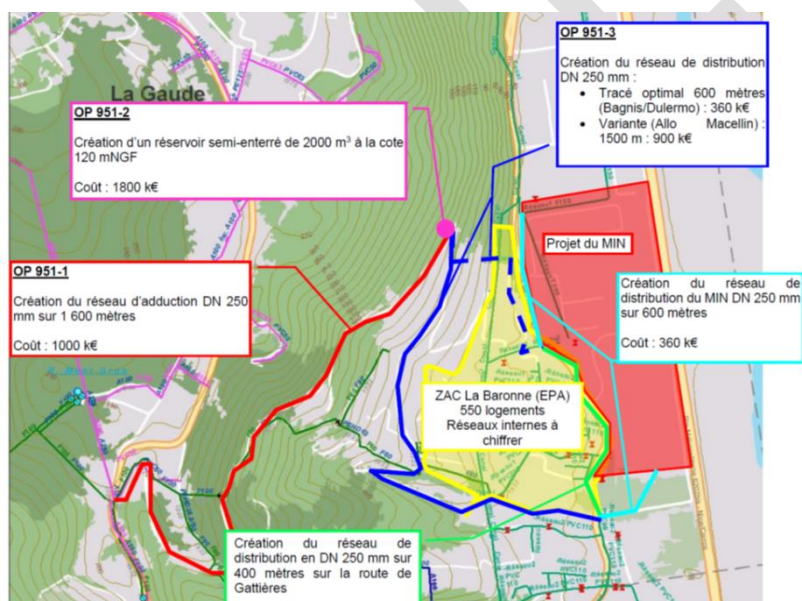


Figure 21 - Extrait de la convention EPA/MNCA/REA : détails des travaux sur réseau primaire d'eau potable et montants estimatifs

### 3. Description des superstructures publiques

#### **Le futur groupe scolaire de La Baronne**

La création d'environ 570 logements dans la ZAC induit une évolution prévisible des besoins scolaires. Les effectifs générés par le projet urbain ont été évalués et chiffrés à hauteur de 3,6 classes supplémentaires. L'école maternelle actuelle compte aujourd'hui 2 classes.

Parallèlement à ces classes supplémentaires auxquelles la ZAC participe, la Commune de La Gaude porte un projet d'agrandissement de l'école maternelle en groupe scolaire. Ce futur groupe scolaire se composera de 7 classes primaires et 4 classes maternelles (dont les 2 classes existantes).

PROJET

#### 4. Tableau récapitulatif du projet de programme des équipements publics

	Équipement public	Maître d'ouvrage des travaux	Estimation en € HT	Financement	Gestionnaire futur	Propriétaire final
<b>Infrastructures</b>	Place de l'école (y compris réseaux MNCA)	EPA	456 000	EPA 100%	Métropole	Métropole
	Requalification du chemin Marcellin Allo dans le hameau (y compris réseaux)	MNCA	810 000	EPA 70% / MNCA 30%	Métropole	Métropole
	Requalification du chemin Marcellin Allo - l'épingle (y compris réseaux)	MNCA	326 000	EPA 10% / MNCA 90%	Métropole	Métropole
	Requalification de la RM2209 (route de Gattières) et aménagement de place de La Baronne (y compris réseaux et collecteur pluvial en traversée de la RM2209 jusqu'au canal des Iscles)	MNCA	1 364 000	EPA 50% / MNCA 50%	Métropole	Métropole
	Voie des Maoupas (y compris réseaux MNCA)	EPA	429 000	EPA 100%	Métropole	Métropole
	Barreau de l'Orangerie (y compris réseaux MNCA)	EPA	153 000	EPA 100%	Métropole	Métropole
	Barreau Marcellin Allo (y compris réseaux)	MNCA	1 236 000	EPA 50% / MNCA 50%	Métropole	Métropole
	Espace naturel (hors réseaux)	EPA	572 000	EPA 100%	Commune de La Gaude	Commune de La Gaude
	Réseaux secondaires MNCA de l'espace naturel	EPA	127 500	EPA 100%	Métropole	Métropole
	Réseaux secondaires EU et AEP	EPA	468 000	EPA 100%	REA	REA
	Réseau secondaire ENEDIS	EPA	72 500	EPA 100%	ENEDIS	ENEDIS
	Réservoir d'eau potable et réseaux primaires AEP	REA	3 800 000	EPA 29% / MNCA 55% / REA 16%	REA	REA
<b>Superstructures</b>	Création de 3,6 classes supplémentaires dans le projet d'agrandissement de l'école	Commune de La Gaude	1 823 000	EPA 50% / Commune 50%	Commune de La Gaude	Commune de La Gaude

### 3.3 PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS



# ZAC Le Hameau de La Baronne

## Projet de dossier de réalisation de la ZAC

### *02- Programme global de construction*



EPA Nice Ecovallée  
Immeuble Nice Plaza  
455, Promenade des Anglais  
BP 33257  
06205 NICE CEDEX 3

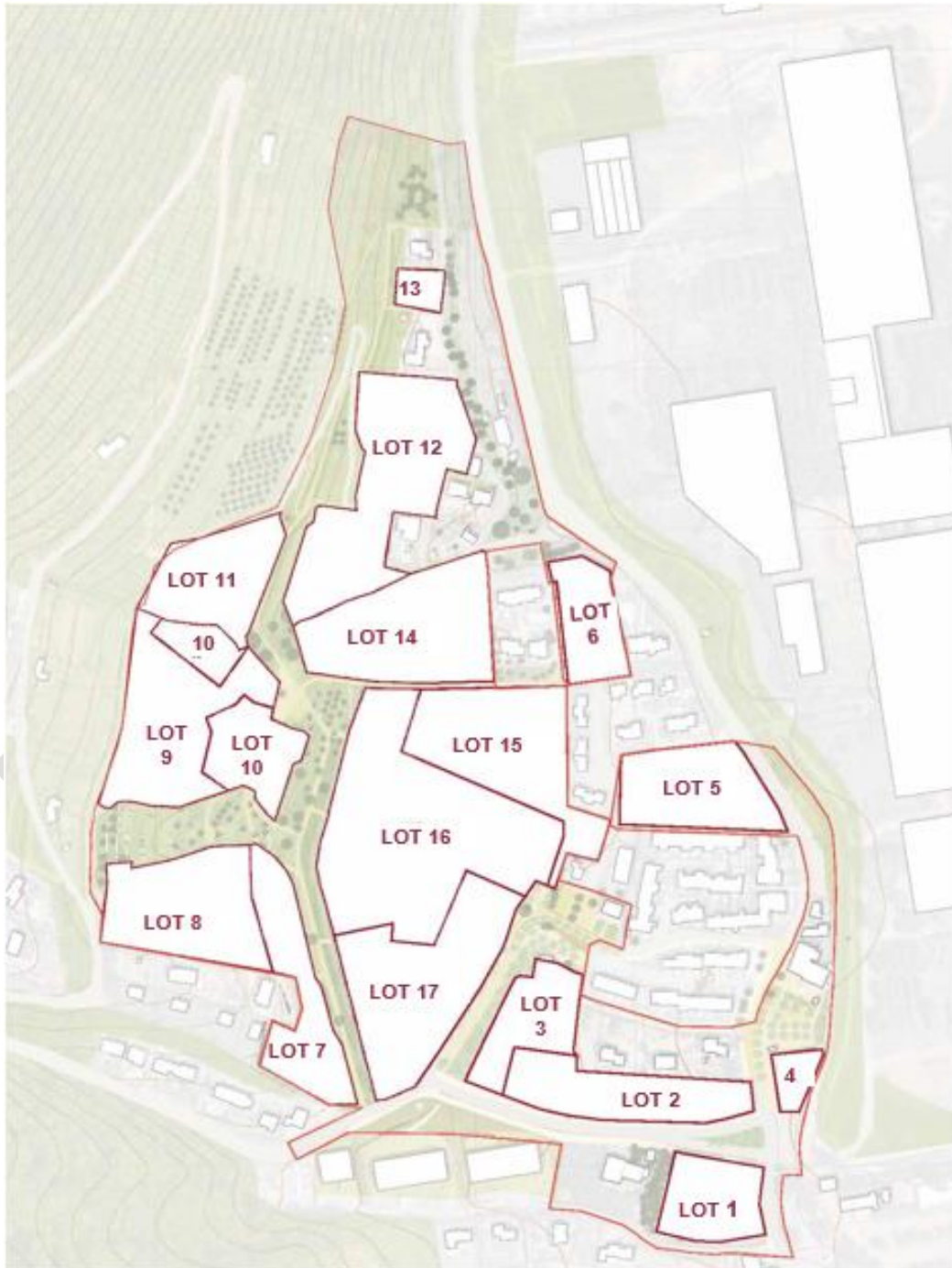
# Sommaire

1. Allotissement de la ZAC Le Hameau de La Baronne.....	3
2. Le programme global de construction : .....	4

PROJET

## 1. Allotissement de la ZAC Le Hameau de La Baronne

Le projet d'aménagement de la ZAC Le Hameau de La Baronne prévoit, à ce stade, un allotissement indicatif, dans la mesure où le projet est en ZAC à participation, laissant ainsi la possibilité aux propriétaires fonciers de négocier directement avec les futurs promoteurs-constructeurs, qui pourront adapter à la marge le dessin des lots (découpage ou regroupement). Cet allotissement permet d'assurer la programmation souhaitée de façon cohérente et phasée.



**Figure 1** : Allotissement de la ZAC Le Hameau de La Baronne



## 2. Le programme global de construction :

Le programme global des constructions à vocation de fixer la surface de plancher (ci-après SDP) maximale constructible au sein du périmètre de la ZAC. Le nombre de logement demeure cependant indicatif.

**Le programme global des constructions prévoit environ à 45 600 m<sup>2</sup> de SDP maximum répartis par l'aménageur en :**

- 41 500 m<sup>2</sup> de SDP de logements, dont en moyenne 35% de logements sociaux, soit l'équivalent d'environ 570 logements ;
- 1 500 m<sup>2</sup> SDP de commerces et services de proximité ;
- 2 600 m<sup>2</sup> SDP d'équipements publics, comprenant l'agrandissement de l'école actuelle, et salle communale et l'implantation d'un service communal.

Ce programme permettra l'installation de nouveaux ménages et s'inscrira dans la dynamique de mutation du secteur. Son développement assurera l'attractivité du futur quartier, renforcera son statut de centralité locale, tout en s'accompagnant d'un projet urbain d'ensemble pour favoriser un cadre de vie privilégié.

L'opération est à vocation principale de logements, accompagnés de commerces, services et équipements suffisants pour répondre aux besoins induits par l'arrivée de nouveaux habitants et usagers.

Le tableau ci-dessous est donné à titre indicatif :

Typologies	Surface de plancher maximum (en m <sup>2</sup> )
Logements	41 500 m <sup>2</sup>
Commerces	1 500 m <sup>2</sup>
Equipements publics	2 600 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>45 600 m<sup>2</sup></b>

L'offre de logements sera développée avec une forte mixité sociale. Cette mixité s'exprime à l'échelle du périmètre de la ZAC selon la répartition suivante :

- 35 % de logements sociaux
- 65 % de logements en accession libre



### 3.4 MODALITES PREVISIONNELLES DE FINANCEMENT



## ZAC Le Hameau de La Baronne **Projet de dossier de réalisation de la ZAC**

### *04- Modalités prévisionnelles de financement de l'opération*



EPA Nice Ecovallée  
Immeuble Nice Plaza  
455, Promenade des Anglais  
BP 33257  
06205 NICE CEDEX 3

Au stade du dossier de réalisation de ZAC, le bilan financier prévisionnel s'établit en dépenses et en recettes (en hors-taxes) au montant de 17 492 942 euros selon le détail suivant :

## Dépenses :

### **Le poste « Acquisitions foncières (fonciers privés et publics), aléas et frais d'acquisition » évalué à 5 761 552 euros.**

Ce poste comprend les acquisitions de fonciers privés et éventuellement de fonciers publics, pour la réalisation des équipements publics sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ou pour les îlots en cession. Ce montant s'appuie sur des estimations de valeurs foncières, et intègre aussi une provision d'aléas et les frais annexes liés aux acquisitions.

### **Le poste « Etudes générales et techniques, conception du projet urbain et accompagnement des projets immobiliers, honoraires de maîtrise d'œuvre » évalué à 1 570 172 euros.**

Ce poste comprend l'ensemble des études en partie déjà engagées par l'EPA pour la réalisation de cette opération d'aménagement. Celles-ci comprennent notamment les études réglementaires et techniques de conception (études environnementales, étude de circulation, caractérisation des sols, diagnostics techniques avant démolition...), les missions attendues du maître d'œuvre urbain (conception et suivi du projet urbain, accompagnement des projets immobiliers, assistance aux dossiers réglementaires...). Ce poste comprend également les honoraires techniques, notamment de maîtrise d'œuvre liés au suivi des travaux de viabilisation et de démolition.

### **Le poste « Frais généraux » évalué à 105 524 euros.**

Ce poste intègre notamment les frais liés à la promotion et la communication, aux publications d'annonces légales, aux expertises, frais juridiques et taxes.

### **Le poste « Travaux et conventions (participations sur études et travaux) » évalué à 8 215 969 euros.**

Ce poste comprend l'ensemble des travaux permettant l'aménagement des espaces publics de la ZAC et la viabilisation des terrains pour la réalisation des différents programmes immobiliers. Il comprend également les dépenses de mise en état des sols, de démolition des bâtiments existants et de sécurisation des terrains. Le coût des travaux intègre également des provisions pour aléas et révision des prix.

Ce poste comprend également les participations de la ZAC dans le cadre de conventions financières pour la réalisation d'équipements nécessaires aux besoins des futurs habitants, entre autres : la convention avec ENEDIS pour le raccordement électrique de la ZAC, les participations à la compensation agricole et/ou écologique en fonction des études, la participation aux équipements primaires à compléter ou améliorer, à hauteur des besoins générés par le programme de la ZAC (infrastructures pour l'adduction d'eau potable, les voiries connexes, l'école). Certaines de ces participations sont définies dans le protocole de partenariat financier signé avec la Métropole et la Commune de La Gaude.

### **Le poste « Frais de maîtrise d'ouvrage et frais financiers » évalué à 1 745 570 euros.**

Ce poste comprend les frais de l'EPA Nice Eco-Vallée pour effectuer sa mission d'aménageur, ainsi que les intérêts des emprunts moyen terme et des relais de trésorerie dont la mise en place est nécessaire

pour financer les dépenses d'aménagement avant la perception des premières recettes provenant de la commercialisation des terrains équipés.

## Recettes :

**Le poste « Recettes issues de la vente de charges foncières et des participations des constructeurs » évalué à 16 248 786 euros.**

Ce poste comprend les participations apportées à l'aménageur dans le cadre des conventions sur des terrains non cédés directement par l'aménageur, ainsi que la cession des charges foncières auprès des promoteurs, investisseurs et divers opérateurs immobiliers. Ce montant est établi sur la base du programme global des constructions à réaliser dans la ZAC, soit 45 600 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

**Le poste « participations des partenaires publics et autres recettes » évalué à 1 150 000 euros.**

Ce poste comprend la participation de la collectivité fixée dans le cadre du protocole de partenariat, pour permettre l'équilibre financier de la ZAC Le Hameau de La Baronne.

Le tableau ci-dessous présente le bilan financier prévisionnel et les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement échelonnées dans le temps entre les années 2019 et 2029.

## Tableau des modalités prévisionnelles de financement de l'opération de ZAC Le Hameau de La Baronne (en euros hors taxes)

	TOTAUX	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>DEPENSES</b>												
Acquisitions foncières (fonciers privés et publics), y compris aléas et frais d'acquisition	5 761 552	0	0	0	0	2 236 768	1 218 569	1 845 458	181 599	279 158	0	0
Etudes générales et techniques, conception du projet urbain et accompagnement des projets immobiliers, honoraires de maîtrise d'œuvre	1 570 172	18 132	125 542	275 255	277 080	299 947	238 081	188 858	86 259	23 828	16 265	20 926
Frais généraux	105 524	29 213	14 372	15 339	10 000	18 600	11 000	7 000	0	0	0	0
Travaux et conventions (participations sur études et travaux)	8 215 969	0	0	3 005	0	1 973 196	2 878 511	1 586 778	1 028 581	426 367	129 848	189 682
Frais de maîtrise d'ouvrage et frais financiers	1 745 570	158 688	158 688	158 688	158 688	158 688	158 688	158 688	158 688	158 688	158 688	158 688
<b>Total Dépenses :</b>	<b>17 398 786</b>	206 033	298 603	452 287	445 768	4 687 199	4 504 848	3 786 783	1 455 126	888 041	304 801	369 296

<b>RECETTES</b>												
Recettes issues de la vente de charges foncières et des participations des constructeurs (y compris taux de révision)	16 248 786	0	0	0	0	0	3 506 203	4 122 426	2 028 330	5 512 612	1 079 215	0
Participation des partenaires publics et autres recettes	1 150 000	0	115 000	115 000	115 000	115 000	115 000	115 000	115 000	115 000	115 000	115 000
<b>Total Recettes :</b>	<b>17 398 786</b>	0	115 000	115 000	115 000	115 000	3 621 203	4 237 426	2 143 330	5 627 612	1 194 215	115 000