

EPA Plaine du Var
Eco-Vallée de la Côte d'Azur

Stratégie et opérations d'aménagement

Conseil d'administration

20 décembre 2010

Les thèmes du dossier

- Les **deux axes de l'OIN** : développement + éco-exemplarité
- Les grandes orientations de l'étude Rem Koolhaas sur le nouveau positionnement économique et écologique d'Eco-Vallée et de la métropole
- **Les trois études de définition** prolongeant le travail de Rem Koolhaas
- **L'engagement dès à présent des opérations prioritaires**
- **Les premiers périmètres prioritaires de ZAD**
- **Finaliser le plan d'affaires de l'EPA** et négocier le **contrat de développement / protocole financier**
- **L'EPRD 2011**

Préambule

Eco-vallée : deux grands axes de développement

1. engager une nouvelle phase du développement de la métropole grâce à l'Eco-Vallée
2. fonder cette mutation sur un aménagement et un urbanisme éco-exemplaires dont l'Eco-Vallée doit être le symbole

A – RAPPEL DE LA STRATEGIE D'ENSEMBLE POUR L'ECO-VALLEE

Etude de positionnement – Rem Koolhaas

- 1. Diagnostic et nouveau positionnement économique et écologique**
- 2. Thématisation économique des sites**

1 – Diagnostic et nouveau positionnement économique et écologique

Etude de Rem Koolhaas

a - DIAGNOSTIC FAIT PAR L'ETUDE

- une photographie sévère de l'état environnemental et urbain de la plaine du Var
 - mitage, illisibilité, problème de la relation au fleuve et aux vallons, fragilité énergétique...
- un constat inquiet de l'état économique de la métropole (constat de la situation vers 2005)
 - Retard par rapport aux autres métropoles, tendances préoccupantes
 - Cf. La TP intercommunale. Avec le même ratio de TP par habitant que les villes suivantes, Nice encaisserait :
 - 22 M€ de plus / Marseille
 - 66 M€ de plus / Lille
 - 113 M€ de plus / Toulouse
 - 136 M€ de plus / Bordeaux.
 - Nice est aujourd'hui à la 13ème place en France pour le nombre de m² placés de bureaux avec un total (incluant Sophia) de 21.000 m² au 1er semestre 2010 contre 110.000 à Lyon, 70.000 à Lille, 65.000 à Marseille, 63.000 à Toulouse (Rennes à 50.000 et Nantes à 45.000). Mêmes tendances en année pleine.
 - Pour mémoire : Nice-Sophia était à la 10^{ème} place en 2009.

b - NOUVEAUX PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR UN NOUVEAU POSITIONNEMENT

- 1^{er} principe : faire effectuer à la métropole un saut quantitatif et qualitatif en matière de développement économique
 - dans le domaine technologique, notamment dans les secteurs du développement durable et de la santé
 - en matière de développement endogène et de gestion de la chaîne de l'innovation
 - dans le domaine du tourisme d'affaires
- 2^{ème} principe : renforcer sensiblement la formation et la recherche (« clé du rebond », dit l'étude)
- 3^{ème} principe : bâtir une stratégie de développement global allant de la production éco-compatible aux fonctions centrales de l'entreprise, en passant par la R & D, une diversification du tourisme d'affaires, une politique d'offre pour les locaux d'activité et la logistique, et incluant un nouveau modèle pour l'agriculture.

c - ÉCO-EXEMPLARITE ET « URBANISATION RESPONSABLE »

Environnement

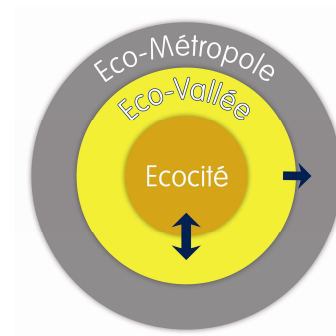
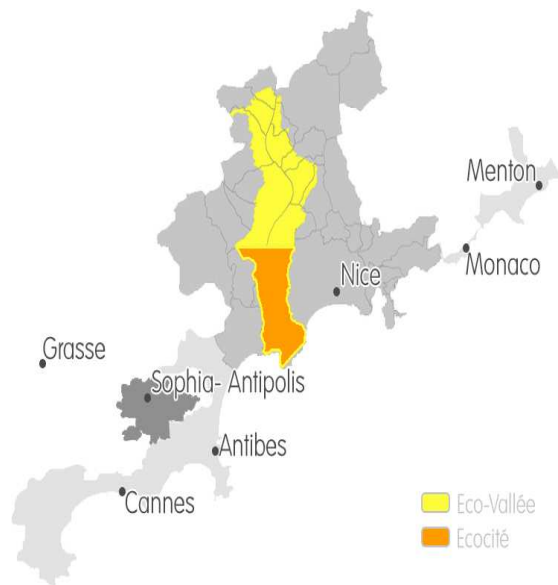
- Créer et animer un territoire de démonstration des politiques du Grenelle sur un territoire qui concentre les problématiques et les richesses environnementales (fonctions servantes, risques, eau, biodiversité, déchets, énergie, déplacements)
- Tendre vers une vallée autonome au plan énergétique (« energy self sufficient valley » - Rem Koolhaas)
- Instaurer une relation différente avec la nature, le fleuve et l'eau (vallons, canaux,...)

« Urbanisation responsable » *(Rem Koolhaas)*

- Assurer une proximité avec la nature, développer un nouveau cadre de vie
- Travailler les séquences transversales, depuis les pieds de coteaux vers le fleuve, et de coteaux à coteaux
- « Tresser » les espaces naturels et agricoles avec les espaces de développement sur les deux rives
- Organiser la plaine selon les principes de la mixité fonctionnelle et sociale
- Organiser l'urbanisation dans la basse plaine du Var autour d'équipements de rang métropolitain et d'un schéma ambitieux de transports et de déplacements, sur les deux rives, du delta à Lingostière / La Baronne
- Renforcer l'intérêt d'un pôle de centralité sur Carros / La Manda et articuler des pôles secondaires (Saint-Martin-du-Var, Saint-Jeannet, ...) en relation avec les pôles majeurs
- Concevoir le futur pôle de La Baronne comme un véritable projet d'aménagement et de développement, c'est-à-dire diversifié, bien inséré, avec un débouché sur l'autre rive.

Une Ecocité dans une Eco-vallée

La basse vallée du Var est intégrée dans une Ecocité faisant partie des treize sites retenus par l'Etat dans le cadre de l'appel à projet lancé au niveau national.



Un double effet de levier est attendu : une accélération du développement de l'OIN grâce aux investissements innovants qui seront retenus dans le cadre de l'Ecocité, et un effet d'entraînement de l'Eco-Vallée sur l'ensemble de la métropole Nice Côte d'Azur.

Eco-Vallée et Sophia Antipolis doivent trouver des positionnements complémentaires au service d'un marketing cohérent de l'ensemble du territoire azuréen.

La participation de l'EPA au comité de pilotage récemment mis en œuvre par l'Etat et le Symisa précisément en vue d'identifier un nouveau positionnement pour la technopole contribuera à favoriser cette indispensable synergie entre les deux opérations majeures du département.

Elaboration d'un « Guide de références pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var »

Il s'agit de fixer des objectifs et recommandations à respecter, en fournissant des boîtes à outils de solutions pour atteindre ces objectifs, applicables pour tous les projets d'aménagement et de construction de la Plaine du Var.

Le diagnostic est achevé et il a été enrichi par deux tables rondes tenues le 8 juillet 2010 ; l'élaboration du guide de références lui-même est en cours, il comprend la description des recommandations environnementales, la définition d'indicateurs et la proposition d'outils d'accompagnement des acteurs (achèvement au 1^{er} trimestre 2011).

Elaboration d'un plan de protection et de gestion des espaces naturels et des fonctionnalités écologiques dans le périmètre de l'OIN de la plaine du Var

Lancée en mars 2010, cette étude a pour objet d'identifier et de caractériser les fonctionnalités écologiques de la plaine du Var afin de pouvoir définir un système de gestion opérationnelle de la biodiversité en cohérence avec les territoires adjacents.

La phase de diagnostic est en cours et comprendra des réunions du comité « restreint » (DREAL/CG/NCA/EPA/BET...) puis des comités techniques et de pilotage.

Le programme d'actions permettra de :

- localiser les espaces « dédiés » à la trame verte et trame bleue sur le périmètre global de l'OIN (zones à préserver, restaurer, aménager) y compris insertion de la nature en ville
- élaborer un programme d'actions : mesures foncières, contractuelles, réglementaires ou financières à identifier, hiérarchiser et planifier

Achèvement du marché : 1^{er} semestre 2011.

2 –Thématisation économique des sites

La stratégie de diversification économique de la métropole Nice Côte d'Azur, dont l'opération Eco-Vallée est le principal « levier », conduit à proposer une **thématisation** des sites prioritaires afin de répondre à l'ensemble des besoins des entreprises et d'offrir aux investisseurs une gamme diversifiée de produits attractifs et complémentaires.

Cette thématization ne remet bien entendu pas en cause le principe fondamental de la mixité des fonctions et des usages qui est au cœur du concept de l'Eco-Vallée.

Les axes sont les suivants :

- **Le grand quartier d'affaires de la métropole et le site du parc d'expositions**

Opération « Grand Arénas »

- **Un «technopôle urbain» axé sur le développement durable et la santé autour d'un éco-campus, et renforçant le développement endogène** (pépinières, incubateur, sociétés de capital d'amorçage etc.)
- Opération Nice Méridia

- **Des sites pour une réindustrialisation éco-compatible de la plaine du var**
Par exemple : extension / densification / requalification des zones de Saint-Laurent-du-Var et Carros

- **Des sites pour les locaux d'activité et pour la logistique**
Autour du site de la Baronne, incluant notamment la plate-forme agro-alimentaire (autres sites à identifier)

- **Un pôle organisé autour du sport et des loisirs dans une approche de mixité urbaine**
« Nice Stadium » et l'éco-quartier de Saint-Isidore

- **Des pôles pour un nouveau modèle agricole**
A définir en conformité avec la DTA, selon des principes de mixité des fonctions.

Le futur « éco-parc » prévu par NCA sera un très fort élément liant de la stratégie d'aménagement dans cette partie de la plaine.

B – PRESENTATION DES TROIS ETUDES DE DEFINITION *

s'inscrivant dans le prolongement des travaux de Rem Koolhaas

1 – Présentation des travaux des trois équipes

2 – Les suites envisagées

*

- Equipe de David Mangin – SEURA (*Aerospace Campus – Toulouse – France / Aménagement du quartier des halles – Paris – France*)
- Equipe d'Adrian Geuze – WEST 8 (*Masterplan Central Waterfront – Toronto – Canada en cours / Masterplan Borneo – Amsterdam – Hollande*)
- Equipe de Josep Lluís MATEO – MATTEOARQUITECTURA (*Centre international de congrès – Barcelone – Espagne 2004 / Bureaux, hôtel – Euralille France - 2006*)

1 – La démarche des équipes

Voir note en annexe

2 – Les suites envisagées

- Ces études ont été conduites par des cabinets internationalement reconnus. Elles se complètent les unes les autres et leurs propositions de haute qualité démontrent qu'un travail approfondi a été mené pour corriger progressivement les désordres de la plaine, et la faire repartir sur des bases ambitieuses et innovantes.
- A l'issue de ces travaux, il ne s'agit pas de dégager une synthèse technique des trois études car elle affaiblirait la cohérence de chacune et figerait les possibilités de choix. Il s'agit encore moins d'élaborer un plan guide à la parcelle qui n'aurait pas de sens sur un territoire de 10.000 ha et une opération d'une trentaine d'années.
- En revanche, la diversité des différents schémas constitue un matériau riche qui permettra de nourrir des échanges et des réflexions partagées sur le devenir de la plaine du Var avec l'ensemble des acteurs du territoire, et tout particulièrement avec les Maires des communes du périmètre.

- Plus généralement, ce dialogue peut trouver une expression forte et originale au travers d'un événement du type « Atelier international du grand Paris » avec Rem Koolhaas et les 3 équipes des études de définition, l'architecte du stade (JM Wilmotte) et les lauréats des maîtrises d'œuvre urbaine des grandes opérations prioritaires. Cet atelier pourrait être organisé au 1^{er} semestre 2011.
- A l'issue de cet atelier largement ouvert, pourront être définis de façon concertée les principes d'aménagement constitutifs d'un projet de territoire et le cadre de l'action de l'EPA sur ce territoire pour les années à venir. En effet, les choix à effectuer pour les projets de long terme seront éclairés par les dialogues issus de cet « Atelier » : notamment les infrastructures, la détermination et le rôle des espaces naturels et agricoles, la prise en compte durable du fleuve et des vallons.

—

➤ **Ainsi la phase des études fondatrices s'achève.**

➤ **L'EPA passe dès maintenant à l'opérationnalité dans de premiers secteurs à enjeux.**

- Ces secteurs s'appuient sur des infrastructures préexistantes ou prévues.
- Le choix des opérations prioritaires au sein des secteurs à enjeux est conforté et nourri par les travaux des études de définition.

C – LA FONCTION D'AMENAGEUR DE L'EPA

1 – Les opérations

2 – La maîtrise foncière sur les premiers sites à enjeux

1 – Les opérations

- A court terme, l'EPA, en tant qu'aménageur et en relation avec ses partenaires, va engager les opérations suivantes :

- « Grand Arénas » (maîtrise d'œuvre urbaine dont le périmètre inclut le CADAM : janvier 2011)
- Nice Méridia (concours de maîtrise d'œuvre : 1^{er} semestre 2011)
- la Baronne (concours de maîtrise d'œuvre : 1^{er} semestre 2011)

La sélection de ces sites paraît évidente au regard des infrastructures, des opportunités foncières et des projets d'équipements

- l'opération de la Digue, à Saint-Martin-du-Var, notamment pour symboliser la prise en compte par l'EPA du Nord de l'OIN.
- L'EPA est un partenaire pour les autres opérations menées par les collectivités.
 - En outre, l'EPA travaille avec les collectivités à l'identification de sites mutables de plus petite taille, mais porteurs d'enjeux, et dont l'aménagement opérationnel pourrait intervenir dans des délais plus courts (inférieurs à trois ans).

LE GRAND ARENAS

(Intégrant le Pôle Multimodal, le parc des expositions et le CADAM)

Opération globale d'aménagement d'un grand quartier d'affaires de rang métropolitain desservi par l'aéroport international, le pôle multimodal, et intégrant le centre des expositions et des congrès.



Source étude IOSIS - 2EI

CARACTERISTIQUES DU PROJET

Superficie : 51 ha. environ

Foncier : Etat, NCA, Ville de Nice, RFF, OPH Côte d'Azur Habitat, propriétaires privés

SHON totale : 480.000 m² environ

Durée : 2011 - 2030

Potentiel d'emplois : environ 15.000

OBJECTIFS

- Doter la métropole azurée d'un centre d'affaire à la hauteur de sa notoriété internationale via la reconstitution urbaine progressive d'un secteur hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : Le pôle multimodal et le projet de parc des expositions.

PROGRAMME PREVISIONNEL

Habitat

30.000 m² SHON

Activité

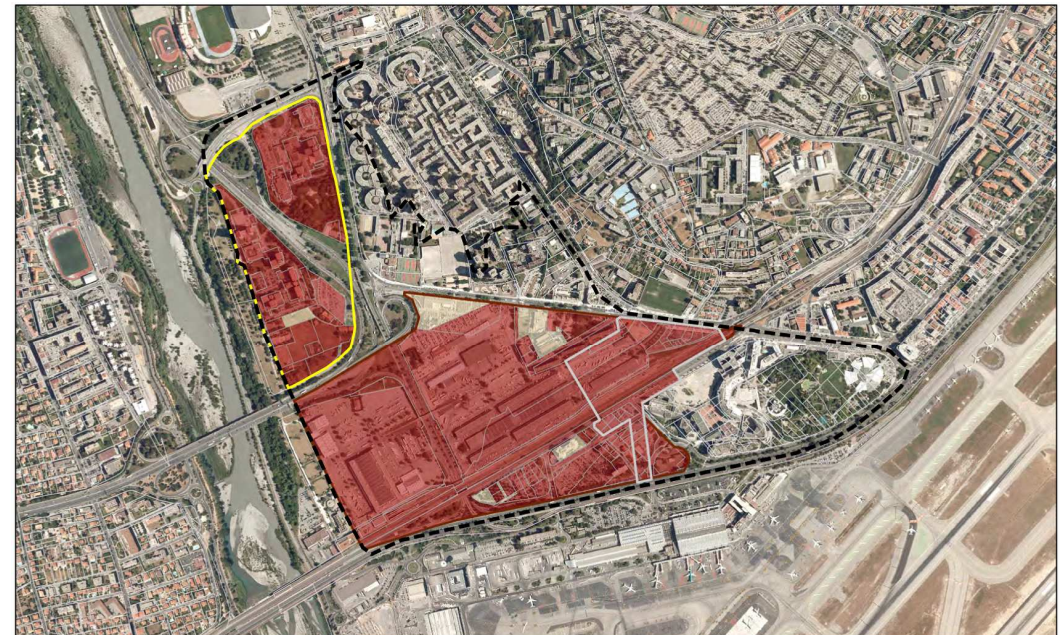
- Commerces et services : 3.000 m² dans le pôle multimodal, 10.000 m² dans le centre d'affaire, 15.000 à 25.000 m² SHON autour du parc des expos selon les scénarios présentés au comité de pilotage ad hoc
- Bureaux : 290.000 m² SHON
- Hôtels 2* et 3/4* : 30.000 m²

Equipements

- Pôle multimodal : 11.300 m² SHON + gare routière (5.500 m² SHOB) + 1.150 parkings relais
- Centre des expos : 75.000 m² SHON (1ère phase) + 45.000 m² (en 2^{ème} phase éventuelle)
- Centre du carnaval : 10.000 m² SHON

CALENDRIER

- Choix de la maîtrise d'œuvre urbaine et démarrage des études : début 2011
- Procédures : ZAC, schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble 2011 - 2012
- Travaux : à partir de 2013 (secteur pôle)
- Commercialisation : à partir de 2013 (secteur pôle)



■ Parcelles privées Périmètre de l'opération du Grand Arenas Périmètre du CADAM 0 75 150 300 Mètres
■ Parcelles publiques Périmètre d'étude Périmètre du Pôle multimodal

Sur le CADAM, une opération d'urbanisme et de valorisation foncière peut être menée par l'EPA sur ce quartier qui réunit des fonctions de gouvernance du département, en complémentarité avec le quartier de l'Arenas accueillant des fonctions de décision privées :

- par la valorisation foncière potentielle du site, et une densification dans une logique de reconstitution
- par la prise en compte de cet espace de jonction urbaine entre d'une part l'Arenas et d'autre part le site des pins à Nikaïa et les quartiers des Moulins et de Méridia.

Un travail de préfiguration est en cours entre l'EPA, le CG06 et l'Etat pour apporter une aide à la décision.

LE PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL NICE-AEROPORT

Sous-composante du Grand Arénas

Réalisation d'un Pôle d'Echange Multimodal pouvant accueillir plus de **10 millions de passagers par an**, moteur d'un nouveau développement économique à l'échelle de la métropole.



Source étude IOSIS - 2EI

CARACTERISTIQUES DU PÔLE

Superficie : 8 ha

Foncier : Ville, NCA, OPHLM Côte d'Azur Habitat, RFF

SHON : 70.000 m² (hors infrastructures de transport)

Durée : 2010 - 2018

OBJECTIFS

- Assurer une fonction de levier économique et urbain pour le développement du futur cœur de métropole
- Mettre en relation les différents modes de transport (avion, TGV, train, tramway, bus, ...) de manière optimale, dans un espace partagé laissant une grande place aux modes doux
- Créer des liens entre les quartiers cloisonnés existants et les futurs équipements

PROGRAMME PREVISIONNEL

Equipements liés au transport

- 2.800 m² SHON (gestion du pôle) et 5.500 m² SHOB (gare routière)
- 8.500 m² SHON bâtiment voyageurs
- 3 parkings relais totalisant 1.150 places + réserve foncière 350 places

Commerces et services

- 3.000 m² SHON commerces et services de proximité
- 10.000 m² SHON hôtellerie (2* de 300 chambres)

Bureaux

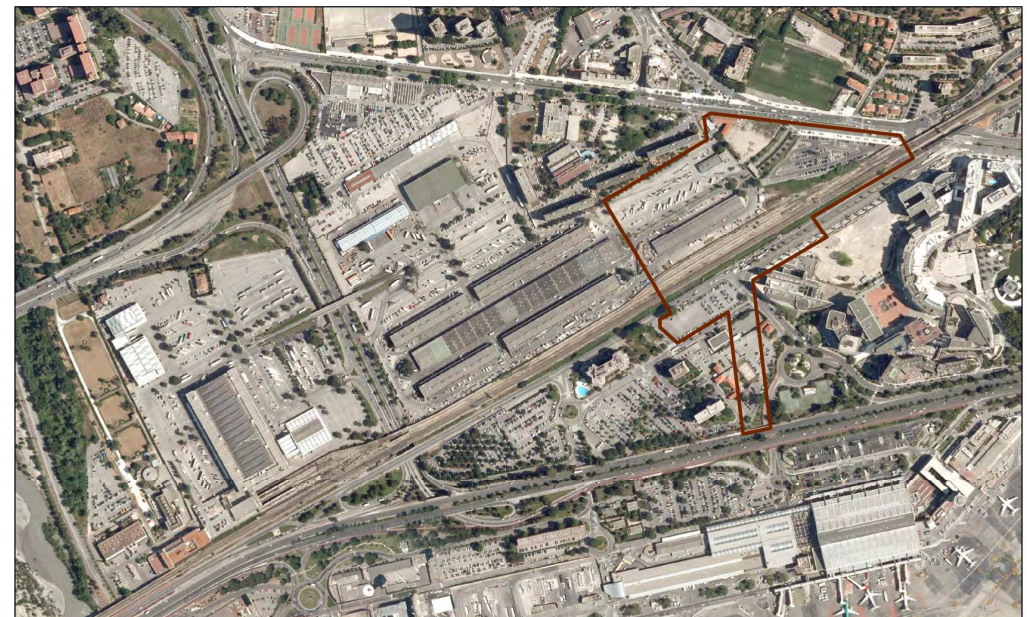
- 47.000 m² SHON

Equipements d'infrastructures

- Passage sous voies ferrées
- Voies et arrêts de TCSP (bus, car et tramway)
- Dépose minute, parkings vélo, auto-partage, ...

CALENDRIER

- Choix de la maîtrise d'œuvre urbaine et démarrage des études : début 2011
- Procédures : 2011 - 2012
- Travaux : à partir de 2013
- Livraison du passage sous voie : 2015
- Livraison d'une première tranche du pôle : 2016



■ Périmètre du Pôle multimodal

0 75 150 300 Mètres

Etude en vue de la réalisation d'une infrastructure polyvalente permettant d'accueillir des salons - expositions, de très grands congrès et manifestations culturelles et sportives. Cette opération s'intègre dans l'opération d'aménagement du Grand Arénas comprenant par ailleurs une offre hôtelière de grande capacité (3*/4* de 400 chambres) et une offre tertiaire dans le nouveau quartier d'affaires en lien avec le pôle multimodal Nice-Aéroport. L'EPA a conduit cette étude sous l'autorité d'un comité de pilotage partenarial présidé par M. Rudy Salles. La maîtrise d'ouvrage, le montage juridique et financier restent à définir après validation du principe d'engagement de cette opération.



Source Josep Lluís Matteo

CARACTERISTIQUES

Superficie : 15 ha (dont 7 ha. à l'ouest de la voie Georges-Pompidou pour la 2^{ème} phase)

Foncier : Ville de Nice

SHON : 75.000m² (1^{ère} phase)

OBJECTIFS

- Inscrire la métropole niçoise dans le top 10 des grandes destinations dédiées aux rencontres d'affaires
- Permettre l'organisation de manifestations de grande taille positionnée sur des segments de marché non occupés à ce jour par l'offre azurienne
- Profiter de la présence de l'aéroport, de l'arrivée future de la LGV PACA, du pôle multimodal et du centre d'affaires du grand Arénas pour organiser un quartier fonctionnel

PROGRAMME PREVISIONNEL

Equipement

- Une première phase de 75.000 m² SHON organisée sur trois halles d'expositions dont l'Aréna, correspondant aux segments des expositions et des congrès allant de 15.000 à 30.000 participants.
- Un espace logistique et une offre de stationnement (2.500 places)
- Une seconde phase éventuelle de 45 000 m² SHON comprenant notamment deux halles supplémentaires de 20.000m² chacune.



Source étude IOSIS - 2EI

NICE - MERIDIA

Réalisation d'un technopôle urbain au sein d'un nouveau quartier d'une vingtaine d'hectares (plateforme Formation – Recherche – Entreprise axée sur l'économie du développement durable et de la santé, en lien avec les fonctions du sport/bien être).



Source Josep Lluis Matteo

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

- Superficie : 31 ha (possibilité d'extension à 40 ha)**
- Foncier : Etat, NCA, Ville de Nice, CG06, propriétaires privés**
- SHON totale : 280 000 m² environ**
- Durée : 2011 - 2030**
- Potentiel d'emplois : environ 3 300**
- Nombre estimatif de logements : 1 700**

OBJECTIFS

- Organiser le fonctionnement de cet espace de façon à faire activement cohabiter les activités économiques, de recherche, de formation et de loisirs
- Placer la métropole sur le créneau des technologies, de l'innovation et de la recherche pour les secteurs de la « croissance verte », de la santé et du sport/bien être
- Accélérer les processus du développement endogène : incubateurs, pépinières d'entreprises, hôtels d'entreprises, business centers, capital d'amorçage, capital développement...

PROGRAMME PREVISIONNEL

Habitat

130.000 m² SHON

Activité

- Commerces : 6.000 m² SHON
- Services de proximité : 6.000 m² SHON
- Bureaux, laboratoires, activités de R&D : 100.000 m² SHON

Equipement

- Ecocampus : 60.000 m² dont une partie liée aux possibilités d'extension du site
 - IMREDD : 10.000 m² SHON à terme
 - CEEI : 8.000 m² SHON à terme
 - Projets d'une antenne de Skema, de la CCI...

CALENDRIER

- Consultation et choix pour la maîtrise d'œuvre urbaine : 2011
- Procédures : ZAC... 2011 – 2012
- Travaux : à partir de 2012
- Commercialisation : à partir de 2012



■ Parcelles privées ■ Parcelles publiques
 Perimetre de l'opération Extension possible
 Perimetre géré par NCA

0 50 100 200 Mètres

LA BARONNE LA BARONNE- LINGOSTIERE

Réalisation d'un pôle économique et urbain, axé autour d'une plateforme de distribution de produits agroalimentaires et horticoles, préfigurant une nouvelle centralité inter-rives. La maîtrise d'ouvrage de la plateforme, son programme ainsi que le montage juridique et financier restent à déterminer. La relocalisation du CREAT est à envisager.



CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Superficie : 27 ha, dont 21 Ha maîtrisés (extension possible à 38 ha)

Foncier : CG06, Collectivités locales, propriétaires privés

SHON totale : 150 000 m²

Durée : 2011 – 2025

Potentiel d'emplois : 1.400 environ

Logements estimatifs : 400 environ

OBJECTIFS

- Relocaliser les activités du MIN.
- Mettre en œuvre les conditions de réalisation d'un futur pôle d'excellence agroalimentaire s'appuyant sur la nouvelle plateforme, ses activités annexes de logistique et sur l'agriculture locale
- Apporter une réponse significative au problème récurrent du manque d'offre pour les locaux d'activités
- Renforcer la fonction résidentielle du centre urbain existant (Ste Pétronille), par une nouvelle offre de logements
- Renforcer la qualité paysagère du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var

PROGRAMME PREVISIONNEL

Habitat

- 30 000 m² SHON

Activité

- Locaux d'activités, logistique : 64 000 m² SHON
- Commerces de proximité : 3 000 m² SHON
- Services de proximité : 3 000 m² SHON

Equipement

- Plateforme agroalimentaire et horticole (50 000 m² SHON environ)

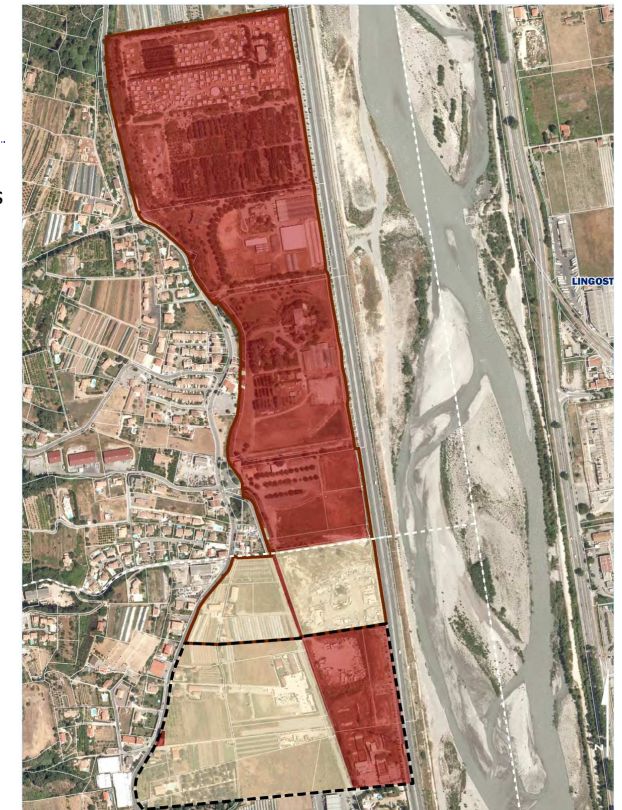
CALENDRIER

Aménagement du secteur

- Consultation et choix pour une maîtrise d'œuvre urbaine : 2011
- Procédures : ZAC... 2011 – 2012
- Travaux : à partir de 2013
- Commercialisation à partir de 2013



Parcelles privées Parcelles publiques Perimetre de l'opération Extension possible
0 50 100 200 Mètres



Parcelles privées Parcelles publiques Perimetre de l'opération Extension possible
ortho2009-CG06 / cadastre2009-DG1
0 50 100 200 Mètres

Une réflexion inter-rives

QUARTIER DE LA DIGUE SAINT MARTIN DU VAR

Réalisation d'une extension du centre ville, axée autour d'une liaison en modes doux nord-sud offrant un accès aisé et attractif aux équipements scolaires existants.



CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Superficie : 5 ha (possibilité d'extension)

Foncier : CG06, EPF Paca, commune, propriétaires privés

SHON totale : 50.000 m²

Durée : 2011 – 2020

Potentiel d'emplois : environ 480

Nombre estimatif de logements : 350 à 400

OBJECTIFS

- Réaliser une extension maîtrisée du centre ville.
- Assurer une mixité sociale et fonctionnelle.
- Assurer une liaison adaptée entre l'entrée de ville, le quartier, le futur pôle multimodal et le parc relais en projet

PROGRAMME PREVISIONNEL

Habitat

- 30 000 m² SHON

Activité

- Locaux d'activités, logistique : 7 200 m² SHON
- Commerces et services de proximité : 7 800 m² SHON
- bureaux : 3 600 m² SHON

Equipement

- Projet de pôle multimodal en relation avec les chemins de fer de Provence

CALENDRIER

- Etude de maîtrise d'œuvre urbaine en cours : 2010 – 2011
- Procédures : ZAC... 2011
- Travaux : à partir de 2012
- Commercialisation : à partir de 2012



■ Parcelles privées
■ Parcelles publiques
■ Parcelles en cours d'acquisition par l'EPF PACA
 Périmètre de l'opération (5 ha)
 Extension possible

2 – La maîtrise foncière sur les sites à enjeux

- Anticiper le développement à court et moyen terme
 - Préparer dès à présent la localisation des futures ZAD (la période de pré-ZAD s'achève en juillet 2011) ciblées autour d'espaces à enjeux dans une finalité opérationnelle.
- D'autres périmètres de ZAD pourront être proposés au fur et à mesure de l'avancement des projets des acteurs du territoire.
- Des réunions de travail spécifiques associeront chacun des Maires du périmètre.

NB : la carte des premiers périmètres de ZAD sera remise en séance compte tenu des validations en cours au moment de la rédaction de ce document

D – PLAN D'AFFAIRES

Voir document spécifique

E – CONTRAT DE DEVELOPPEMENT / PROTOCOLE FINANCIER

Le contrat de développement / Protocole financier

- La rédaction du contrat de développement a été suspendue dans l'attente des résultats de l'étude de positionnement et des études de définition. Ces études étant désormais achevées, la rédaction du contrat de développement va donc reprendre en coordination entre l'Etat et les collectivités locales.
- Celui-ci identifiera les ouvrages et équipements nécessaires à la réussite des opérations prioritaires dont seront établis les coûts et recettes (en cohérence avec le plan d'affaires de l'EPA). Le contrat de développement fixera la répartition des financements entre les partenaires.
- Ces investissements ont pour objet de poser les bases du renouvellement économique de la plaine du Var et de contribuer au lancement de l'OIN, le territoire souffrant de nombreux déséquilibres structurels dont la correction semble indispensable à la réussite de l'opération. Ils sont aussi nécessaires à la bonne commercialisation des projets d'aménagement évoqués plus haut.

L'aboutissement du contrat de développement créera les conditions du financement pérenne des opérations et celles du succès d'Eco-Vallée.

F – EPRD 2011

Voir document spécifique

ANNEXE

Etudes de définition

ETUDES DE DEFINITION

- Sur la base des marchés de définition simultanés pour « la définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var », trois groupements, aux références internationales, ont proposé leur vision de la plaine.
Les trois mandataires de ces équipes sont MATEO, WEST 8, et SEURA.
 - Après avoir posé un **diagnostic commun sur le territoire**, les équipes ont proposé une stratégie d'aménagement en identifiant les leviers de la mutation propre à chaque démarche, dans le prolongement de l'étude dite de positionnement international réalisée par Rem Koolhaas.
 - La dernière phase de l'étude a consisté en la **production de zooms**, sur des secteurs à enjeux, notamment :
 - Grand Arénas/CAP 3000 et Méridia/Saint Laurent pour MATEO
 - Var amont, de coteaux à coteaux, et Méridia/Saint Laurent pour WEST 8
 - La Baronne, Lingostière/Saint Isidore pour SEURA.
 - **En cours d'étude, trois grands thèmes se sont imposés**, utilisés comme une première grille de lecture de cet important travail :
 - Espaces naturels (trame verte et bleue) et agricoles ;
 - Déplacements et mobilité (trame viaire et transports en commun) ;
 - Secteurs d'expansion urbaine et de développement économique.
- Il est à souligner qu'il a été demandé aux équipes de prendre en compte un certain nombre d'équipements structurants (**les invariants**) dont le contenu et la localisation étaient actés, tels que :
- Le pôle multimodal, et le centre des expositions et des congrès sur les emprises du MIN
 - Le stade à Saint Isidore sud
 - La plateforme agro alimentaire à La Baronne
 - La voie de 40m avec le passage du tram et un dépôt à Charles Hermann ...

MATEO propose une trame verte fluide et non interrompue, complétée par un schéma d'infrastructures renforcé, et validant le choix de localisation stratégique pour des projets d'innovation.

1 Espaces naturels et agricoles (trame verte et bleue)

La trame verte est le sujet central. Respecter cette trame, c'est respecter le « déjà là géographique » qui constitue la trace structurante de la vallée et en devient **le système unificateur**.

Cette trame, qui reprend l'ensemble des espaces verts, parcs et canaux, s'appuie sur les vallons obscurs, l'agriculture productive et un aménagement paysager des voies principales :

- dans la plaine de Nice, paysagement renforcé de la voie de 40m, et valorisation du canal des arrosants
- espaces verts existants confortés et intensifiés, comme « le bois de Boulogne » qui est prolongé le long de la rive et jusqu'à l'embouchure du Var.
- nouveaux parcs publics tel que le parc de l'éco campus, en rive gauche au droit de Meridia.

2 Déplacements et mobilité (trame viaire et transports en commun)

Le schéma des infrastructures est simple. :

Le principe de la voie de 40 m, (vecteur d'un TCSP dans la plaine de Nice) **est prolongé en rive droite** après un franchissement du Var au nord de Lingostière. La voie dessert les coteaux et la plaine, jusqu'au lac du Broc constituant l'interface entre les zones d'activités et les zones d'habitats des plans de Carros.

Sur cette commune, un funiculaire relie la ville nouvelle au village perché historique.

A la Baronne, un pont relie la plate forme agro alimentaire au pôle multimodal de Lingostière. Ce pôle (CP, tram et bus) est enterré, permettant de dégager un espace public au contact de la voie de 40m.

Au droit de l'éco-campus, **l'autoroute est couverte par une casquette** située dans le prolongement du parc, entre Nikaïa et l'UFR STAPS, créant un **nouvel espace public**, permettant d'améliorer l'accès visuel eu fleuve et réduisant les nuisances sonores dues au trafic de l'A8.

Au sud de cet aménagement, un pont relie le centre ville de Saint-Laurent-du-Var.

3 Secteurs d'expansion urbaine et de développement économique

Le développement de la plaine se fait à partir de **4 polarités** :

- « **l'estuaire** », est structuré par le pôle multimodal et le centre des congrès, un talus végétalisé isole ces équipements de la voie ferrée et abrite des zones de stationnement.
Les bâtiments de l'aéroport sont reliés entre eux par une grande enveloppe architecturale qui contribue à structurer l'entrée de ville.
- « **l'université** », se développe depuis Saint-Laurent-du-Var jusqu'à la voie de 40m en passant par le pôle recherche et développement, et le dépôt du tram ; les constructions sont implantées quasiment en ordre continu des 2 cotés de la RD 6202 soulignant son caractère structurant pour la plaine de Nice
- « **le centre de l'énergie** », ne cherche pas à dissimuler l'usine EDF mais s'appuie sur elle pour implanter, en rive droite, la plateforme agroalimentaire à laquelle elle est reliée par un pont. En rive gauche, un quartier d'habitat est créé, assurant la mixité du secteur qui inclue le centre commercial.
- « **La Manda** » s'articule autour du pont, dont la fonction est renforcée avec des implantations d'équipements aux extrémités, qui structure un axe de développement est/ouest équilibrant celui de la zone d'activité.

4 Zooms

Un zoom sur **Cap 3000** envisage sa **restructuration complète** par :

- la suppression du stationnement de surface compensée par la création d'un silo parc (3990 places),
- le réaménagement des espaces extérieurs et la création d'une coulée verte le long du Var qui se poursuit en bord de mer,
- l'insularisation progressive de la station d'épuration,
- une extension de 31 290m² à la pointe sud avec démolition de 18 170m² (soit, 13 120m² supplémentaires),
- la construction d'une surtoiture,
- et la réalisation d'un mail planté sur lequel s'ouvre la façade ouest du complexe et qui relie le pôle multimodal de Saint-Laurent au bord de mer piéton.

Un autre zoom sur le grand Arénas et Meridia confirme et détaille les orientations définies dans les polarités décrites sous les titres de « l'estuaire » et « l'université ».

WEST8 fonde sa réflexion sur les dimensions hydrologiques et écologiques inhérentes à une Eco-Vallée.

Le projet s'applique à démontrer qu'il est possible de construire avec le risque, et de façon pérenne, en réalisant des aménagements spécifiques tendant à libérer le fleuve.

1 Espaces naturels et agricoles (trame verte et bleue)

Dans cette logique, l'équipe fait apparaître des **îles habitées** (le parc des Iscles à Nice) dans des espaces de reconquête du fleuve.

Elle conçoit **un tressage du paysage** naturel et urbain autour du Var, depuis La Baronne – Saint-Isidore jusqu'à l'embouchure.

Les **vallons** sont identifiés et connectés au fleuve par des « parcs urbains », espaces éventuellement à reconquérir sur les occupations et utilisations du sol existantes, associant la fonction de corridors écologiques à celle de zones d'expansion des crues comme le vallon des Iscles et le vallon supérieur à Nice, ou le vallon obscur de Saint-Blaise.

Les **zones agricoles**, dans une stratégie de développement, sont regroupées en grandes entités, constituant « la plaine agricole » entre Carros et Saint-Laurent en rive droite, et depuis Saint-Martin jusqu'à Lingostière en rive gauche.

2 Déplacements et mobilité (trame viaire et transports en commun)

En termes de déplacement, l'enjeu est de **diminuer la part du transport routier** au profit des transports collectifs et des circulations douces. Dans ce cadre, il est proposé d'approvisionner la plateforme agro-alimentaire par un cargo-tram.

Pour parvenir à l'image du parc des Iscles, **l'autoroute est détournée et enfouie** sous l'emprise de la RD 6202 actuelle qui, entre l'échangeur Nice Promenade et Nice Saint-Isidore, est requalifiée en boulevard urbain largement arboré avec TC, allée piétonne et piste cyclable.

Sur les **coteaux**, en complément d'une offre de service souple de véhicules propres, un maillage fin de circulations douces est réalisé.

Enfin, le projet ambitieux d'une **extension en mer de la plateforme aéroportuaire** au moyen d'une structure flottante permet, à terme, de reconstituer des espaces urbanisables, perdus au profit du fleuve, et d'étendre, notamment, le quartier d'affaires de l'Arénas.

3 Secteurs d'expansion urbaine et de développement économique

Au sud du stade, se situe **l'entrée de la « ville durable »** structurée selon une typologie et une trame viaire en complète opposition avec l'existant, sinueuse pour les voies parallèles au fleuve et rectilignes pour les voies est-ouest ouvrant des perspectives sur le fleuve ou sur les coteaux.

La mise en œuvre des îlots urbains ainsi déterminés n'est pas démontrée.

Certains secteurs le long du fleuve, et en lien avec sa « libération », sont quasi désurbanisés, à Saint-Laurent notamment.

4 Zooms

Au **nord du territoire**, un zoom identifie **des centralités nouvelles sur les coteaux** : « les campus ». Ils sont conçus comme des hameaux thématiques :

- « Eco campus » regroupant formation et recherche, université à St Blaise, Colomars, St Martin...
- « Eco tourisme » en réseau avec les villages perchés sur les deux rives.

Ces centralités sont créées pour compenser le déficit d'espaces envisageables pour l'expansion urbaine du fait de la « renaturalisation » du lit majeur du Var.

Un autre zoom réalisé sur le sud de la plaine illustre et décrit, notamment, le phasage de l'enfouissement de l'autoroute préalable nécessaire au projet qui consiste à libérer le fleuve.

SEURA, à partir de l'observation des usagers, et de leurs déplacements, établit un réseau complet d'infrastructures, véritable levier de la mutation de ce territoire, à la fois sensible et contraint.

1 Espaces naturels et agricoles (trame verte et bleue)

Le cadre paysager de l'Ecovallée est constitué par la superposition de **différentes résilles**.

Le plan vert est ainsi constitué :

- des grandes masses boisées,
- des sorties de vallons, utilisées pour réaliser des parcs urbains ou agricoles permettant de stocker ponctuellement les eaux de débordement ou de ruissèlement,
- des cheminements sur les coteaux avec des points de vue sur le grand paysage,
- des zones agricoles dont la spatialisation, conforme à la DTA, répond à une logique économique,
- et la mise en place d'une résille de parcs, véritable « matière urbaine ».

2 Déplacements et mobilité (trame viaire et transports en commun)

Un **schéma directeur d'infrastructures de transport** maille les deux rives, du sud au nord, et constitue le **support du développement**.

Les **coteaux** sont reliés aux grandes infrastructures de la plaine par téléphérique (comme à Carros ou à La Gaude), le développement d'un réseau de TC ne paraissant pas réaliste (faible densité, relief difficile et réseau viaire peu structuré).

Dans la plaine, le projet comporte un maillage structurant de transports en commun :

En rive gauche, **la ligne T3 quitte la voie de 40m** à l'extrémité nord du boulevard Slama et se positionne dans l'axe de la plaine, longe le stadium à l'est, et se connecte aux chemins de fer de Provence au niveau de la gare multimodale de Lingostière (au nord du pôle commercial).

Les chemins de fer de Provence, au nord de l'usine électrique, suivent le tracé du tram, libérant ainsi l'accès au fleuve, et traversent la zone commerciale avant de retrouver leur emprise entre Var et RD 6202 après la gare multimodale.

Au droit de cette gare, un pont sur le Var est connecté en rive droite à la route départementale de pied de coteau et, au-delà, au plateau IBM, à La Gaude, par un téléphérique.

En rive droite, depuis le lac du Broc, un **bus BHNS** dessert la zone d'activité Carros-Le Broc, la ville de Carros (connectée à la rive gauche par le pont de la Manda) et l'ensemble des coteaux habités, et réalise un rabattement efficace sur le pôle multimodal de Saint-Laurent-du-Var et toutes les grandes infrastructures de transports est-ouest, notamment la future ligne T4 desservant Cagnes-sur-Mer.

3 Secteurs d'expansion urbaine et de développement économique

Ce schéma de transport structure l'organisation de différentes centralités, et notamment, d'un **vaste éco-quartier urbain**, mixte et inter rives, « **Var Central** » situé entre Lingostière/La Baronne, au nord, et le grand stade et le secteur d'équipements sportifs de Saint-Laurent, au sud.

En rive gauche, on trouve un **quartier dense de logements**, activités, loisirs et commerces, organisés en casiers, reprenant la trame régulière de 100x200 conçue à l'époque de la « poldérisation » de la plaine. Chaque casier constitue une unité opérationnelle pour des programmes mixtes, y compris de la production agricole, où les équipements servants peuvent être mutualisés à l'échelle du casier. Le long du Var, et après déplacement des chemins de fer de Provence, la requalification en boulevard urbain paysagé de la RD 6202, permet la constitution d'une façade urbaine et autorise un contact avec le fleuve grâce aux « terrasses de Central Var ».

Une plateforme éco-logistique est implantée en rive droite, conçue comme une île entre le Var et une zone agricole, située en pied de coteau, inondable en cas de crue. Cette plateforme héberge notamment le marché de gros. Le fait nouveau est de proposer un marché des producteurs localisé au sortir du pont, et connecté au centre commercial de Lingostière.

4 Zooms

Un zoom sur le **Grand Arénas** confirme les orientations définies par les acteurs du territoire pour la réalisation d'un nouveau grand quartier d'affaires.

Il propose de **s'appuyer sur l'organisation existante du MIN** en préservant les alignements ou bosquets d'arbres et de conserver tout ou partie des bâtiments, notamment la halle aux fleurs, pour abriter le complexe foires-expo-congrès. Cet équipement est directement relié à l'aéroport (liaison hectométrique).

Un autre zoom détaillant les orientations envisagées pour Var central, décrit précédemment, a également été réalisé.