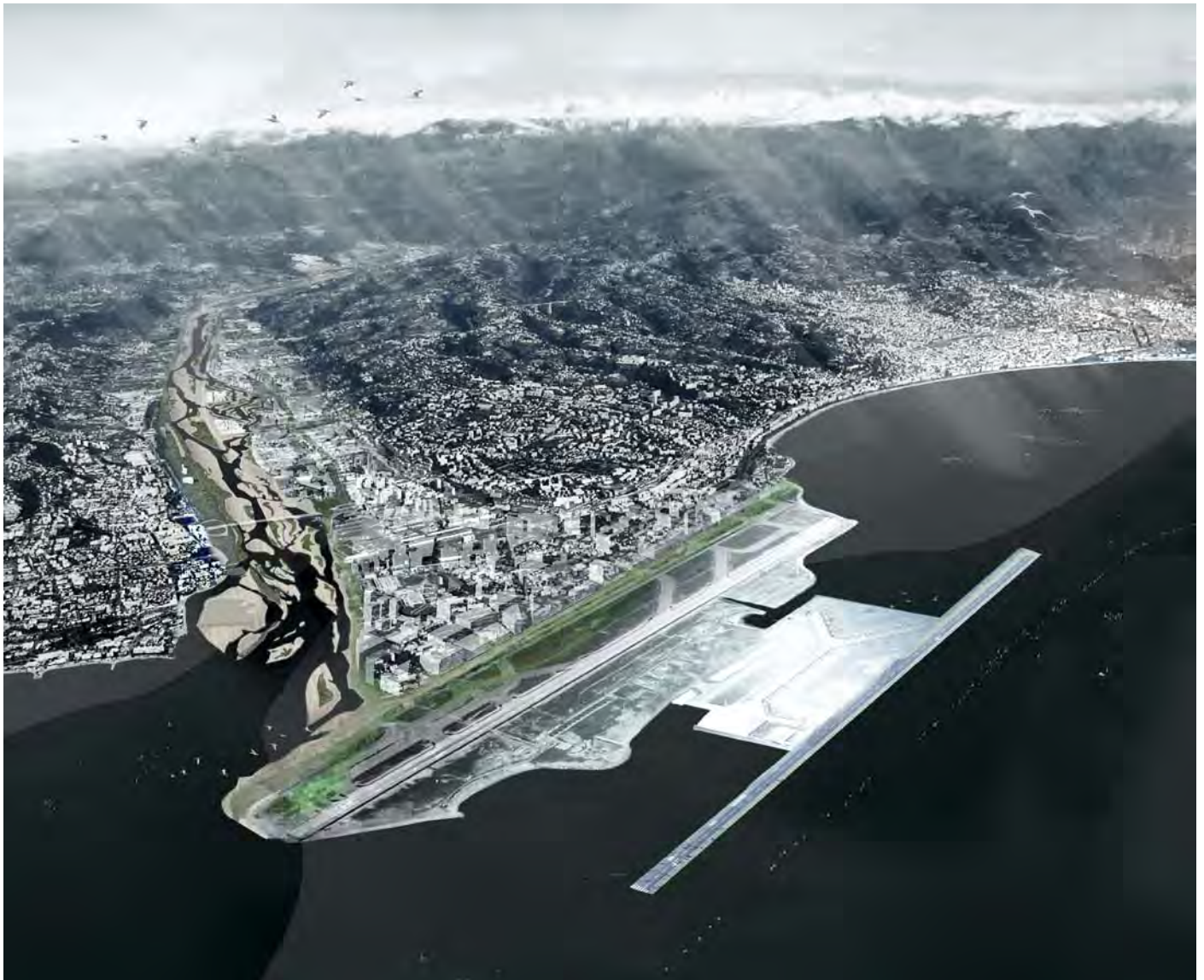




PLAINE DU VAR

STRATEGIE POUR L'ECOVALLÉE

WEST 8

a9ence **PaYsa9es**

Louis Berger
Engineers - Economists - Planners

QUADRIVUM
ARCHITECTS - URBAN PLANNERS

AYALA

Sommaire

1. INTRODUCTION

PREFACE

pag. 05

pag. 07

2. STRATEGIE POUR L'ECO VALLÉE

PAYSAGE, HYDROLOGIE ET ECOLOGIE

PAYSAGE

pag. 11

pag. 11

HYDROLOGIE

pag. 13

ÉCOLOGIE ET BIODIVERSITÉ

pag. 17

L'ECO TRAIL

pag. 20

INFRASTRUCTURES

pag. 21

PROGRAMMATION

pag. 27

LOGEMENT

pag. 27

AGRICULTURE

pag. 29

ÉCONOMIE

pag. 30

ENSEIGNEMENT ET CULTURE

pag. 31

3. APPLICATION

pag. 33

PARC DES ISCLES

pag. 35

COEUR DU VAR

pag. 37

CAMPUS DU VAR

pag. 39

4. PHASAGE

pag. 41

PREMIÈRE PHASE - 2010/2020

pag. 42

DEUXIÈME PHASE - 2015/2025

pag. 43

TROISIÈME PHASE - 2020/2025

pag. 44

QUATRIÈME PHASE - 2025/2050

pag. 45

PHASABILITÉ POUR LES 50 PROCHAINES ANNÉES

pag. 46

1. INTRODUCTION



Paysage Plaine du Var

PREFACE

L'importance centrale du paysage et de la nature dans le projet de la Plaine du Var et sa redéfinition spatiale est déjà suggérée par le nom: Éco-vallée. Mais bien au-delà, l'histoire et l'essor de la Côte d'Azur sont nés de la fascination exercée par ce paysage unique des Alpes Maritimes. Ce sont bien les couleurs intenses du ciel et de la mer, une côte rocheuse sauvage, une montagne plongeant dans la mer par des aplombs vertigineux, les villages perchés accrochés aux versants offrant au regard leur silhouette constituée sur un socle de terrasses de pierre sèche, les vallons verts et frais, les jardins et les herbes aux parfums entêtants, qui ont fondé sa renommée internationale.

La Côte d'Azur est le paysage même! Cette image est singulière et forte, et explique l'attraction de ce territoire. Cette image idyllique cède pourtant sous la pression de la congestion, de l'urbanisation désordonnée, de la commercialisation vulgaire, de la consommation excessive d'espaces et des ressources, des risques naturels liés au feu et à l'eau, et de la pollution. Si d'autres régions méditerranéennes font face au même type de problèmes, Nice peut se trouver en tête dans une démarche de renaissance et devenir une vitrine de durabilité et d'innovation verte. Nous considérons qu'un projet où le paysage et la nature formeront le point d'ancrage pour développer la vision d'avenir de la Plaine du Var, sera toujours le plus adapté.

L'équipe West 8 est convaincue que Nice a tous les atouts pour se développer en cœur battant de la Côte d'Azur. Aucun autre endroit ne possède une image internationale aussi forte, une position exceptionnelle à la rencontre de la mer et la montagne sur le fleuve Var, un art de vivre renommé et une situation attractive (desserte par avion et TGV).

Nice et sa région possèdent un potentiel incomparable comme territoire de résidence de classe mondiale, appuyé sur un art de vivre unique et une gastronomie singulière. Peuvent encore se développer ici un tourisme de haute qualité et durable, ainsi qu'une industrie de congrès très dynamique, appuyé sur des domaines de recherche et d'innovation (industrie verte, santé...) en pleine croissance.

La combinaison de ces piliers socio-économiques, ancrés dans le paysage unique et dans son histoire, peut faire de cette métropole avec un million d'habitants le centre le plus compétitif de la Méditerranée.

Cette ambition prendra corps par d'importantes améliorations des infrastructures, par l'introduction du principe de la durabilité, par le renforcement des centres existants et l'introduction de nouveaux centres de gravité économiques, par des projets innovants, des réalisations et idées nouvelles, à la création d'une image de marque renouvelée pour la région, afin de promouvoir sa renommée et sa « marque » sur le plan international.

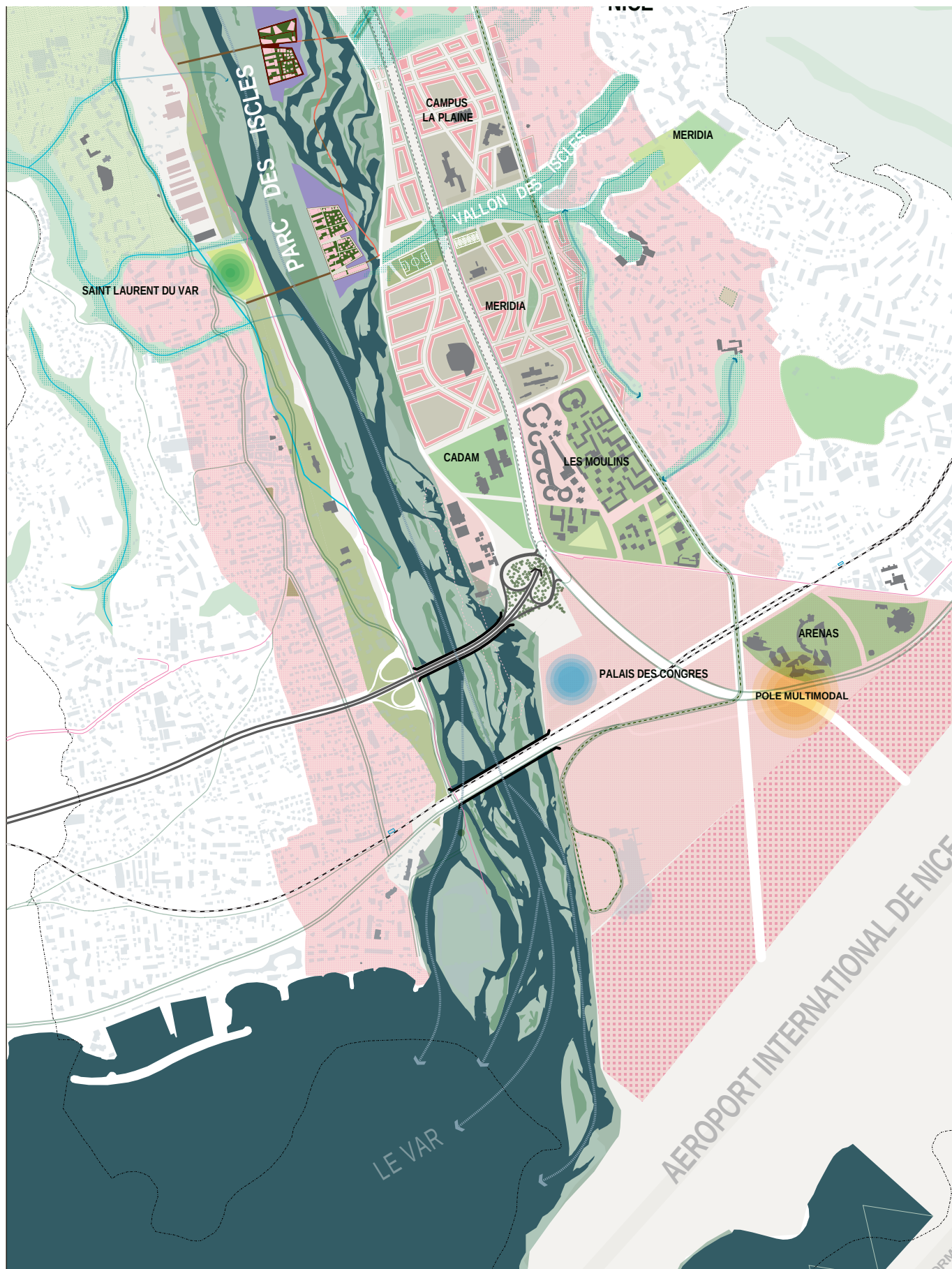
Les projets déjà en route sont incorporés dans notre projet et sont les catalyseurs de cette nouvelle stratégie pour la Plaine de Var. Le pôle multimodal de Saint-Agustin qui met en connexion l'aéroport, le futur TGV et les différents types de transports urbains (train, tram, bus), le nouveau palais des expositions et des congrès, le grand stade, etc. sont des ingrédients majeurs pour l'avenir, mais ils exigent une cohésion de plus grande envergure. L'Éco-vallée peut se réaliser par une soigneuse acuponcture de projets et la réalisation de quelques grandes et vastes initiatives dans les domaines de l'infrastructure, de la gestion de l'eau, de la restauration écologique, de la construction de logements, de l'économie et de l'agriculture.

Notre stratégie pose clairement en évidence les ambitions pour l'avenir et les initiatives proposées correspondent également avec la réalité à court terme. Cette stratégie fonctionne comme **un plan en étapes**, qui pourra être réalisé par phases.



Village perché dans la plaine du Var

2.STRATEGIE POUR L'ECOVALLÉE



Zoom sur l'Ecovallée

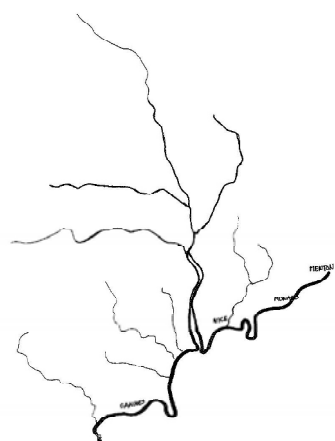
PAYSAGE, HYDROLOGIE ET ECOLOGIE

PAYSAGE

Le paysage et les richesses naturelles fondent le cadre de développement de notre vision d'avenir de la Plaine du Var.

Les liens ont toujours été étroits entre le paysage et les communautés qu'il accueille. Le développement de la plaine et de ses villages a été façonné et guidé depuis des siècles en dialogue avec la vallée et un fleuve. Pensez seulement à la façon dont la ville de Nice est également d'abord née au bord du fleuve Paillon dans un écrin entre les dernières hauteurs alpines et le trait littoral. La puissance des eaux du fleuve au cours sinueux reste souvent invisible.

S'appuyer sur la qualité du paysage et les possibilités qu'il offre, est pour nous un des thèmes importants qui doivent orienter les réflexions menées sur l'identité et le développement de la Plaine du Var. Il doit soutendre les projets innovants, les idées nouvelles qui visent à promouvoir une image de marque de haute qualité et un rayonnement international et à fonder le développement dans ses différentes dimensions (l'économie, le logement, l'emploi, les loisirs, le tourisme...).



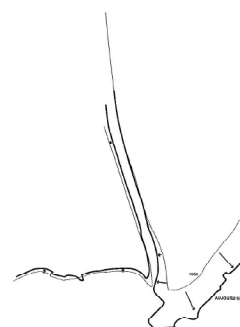
une rencontre unique qui crée Nice



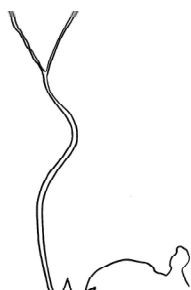
mer & montagne



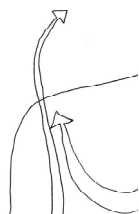
richesses écologiques de la vallée



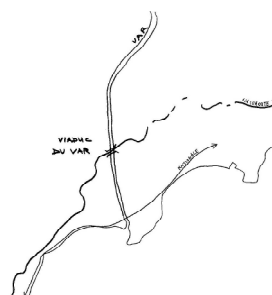
évolution du delta du var depuis 1950



écologie & économie



se donner de l'espace pour développer l'écoville de Nice



une nouvelle porte pour Nice et l'arrière pays?



prolonger la promenade des Anglais

HYDROLOGIE

Le fonctionnement physique du Var est aujourd'hui une contrainte incontournable et doit être systématiquement prise en compte dans tous les projets d'aménagement de la plaine.

Le principe essentiel :

Respecter les orientations prises actuellement par les Acteurs de la Plaine pour la reconquête d'un espace de bon fonctionnement et d'un profil d'équilibre dynamique pour le fleuve, pour atteindre l'objectif de bonne qualité des milieux aquatiques et écologiques de la Basse Vallée du Var

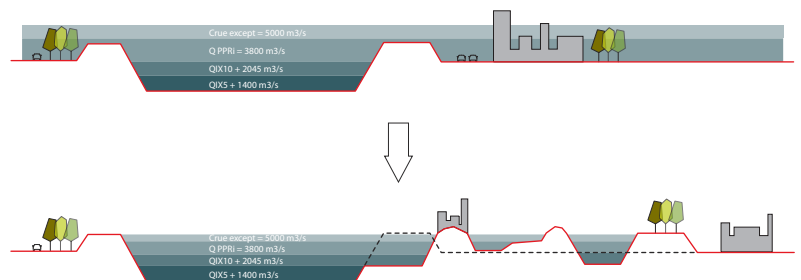
La politique d'aménagement issue du SAGE de la Basse Vallée du Var est donc basée d'une part sur un abaissement des seuils du Var pour un retour à un fonctionnement naturel du fleuve, notamment pour le rétablissement de la continuité du transit sédimentaire et le rétablissement d'un profil d'équilibre dynamique du fleuve et, d'autre part, sur la sécurisation des digues latérales. Elle s'appuie sur un suivi précis et fonctionnel de cette évolution géomorphologique du cours d'eau pour contrôler, compenser, modifier ou continuer les diverses actions entreprises

Les principes écologiques mise en œuvre par la Stratégie sont :

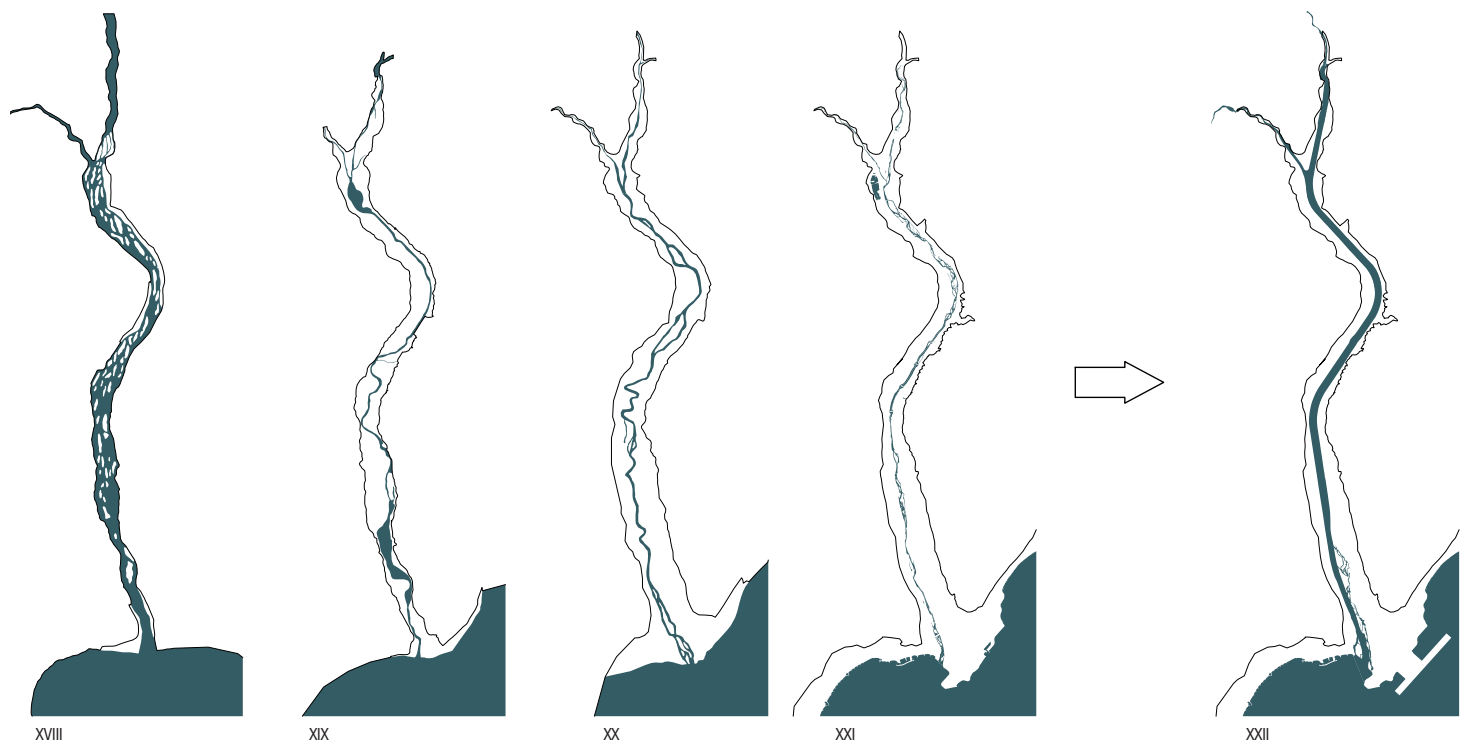
- **Reconnecter les vallons au fleuve** par des espaces tampon / zones humides qui restaurent également les connexions écologiques avec l'axe central naturel constitué par le fleuve.
- **Restaurer des corridors écologiques** qui concourent à la connexion entre différents secteurs de la vallée pour le repeuplement de nouveaux habitats par des espèces adaptées.
- **Favoriser la création d'espaces naturels** comme ce pourrait être le cas pour le Bec de l'Esteron.



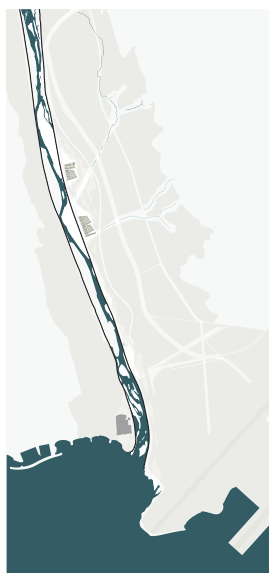
Crue, 1994, basse vallée du Var



Stratégie de gestion des crues

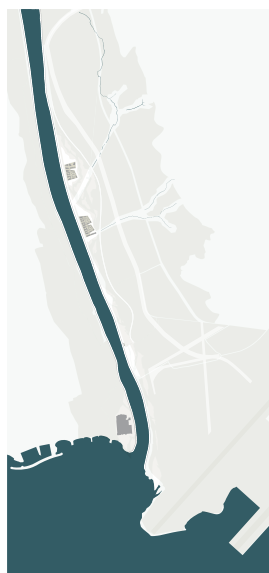


Evolution morphologiques



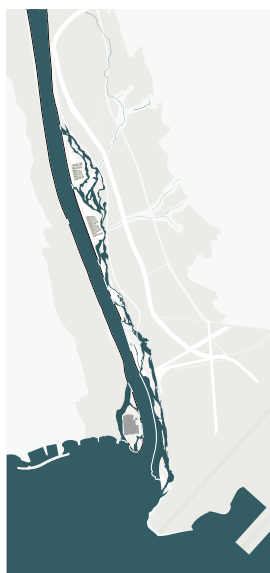
Scénario 0

Débit normal
Etat en régime normal : lit en tresses de faciès méditerranéen.



Scénario 1

Crue quinquennale
Envahissement de la totalité du lit moyen pour des débits de crues inférieures au débit de période de retour 5 ans. Le parc urbain n'est pas encore envahi. Ce point est nécessaire pour que le fleuve puisse retrouver son profil d'équilibre dynamique et un transit « normal » des sédiments vers la mer.



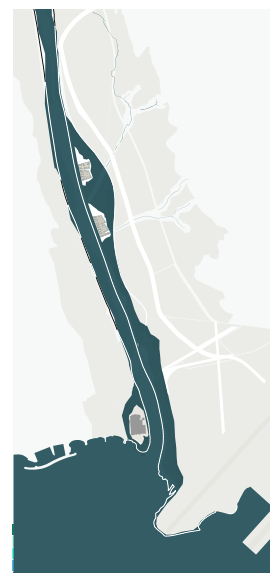
Scénario 2

Débit décennal
Nous sommes ici pour un débit de crue d'une période de retour supérieure à 5 ans : le lit moyen est totalement en eau.



Scénario 3

Débit de 3800 m³/s
Remplissage progressif du parc urbain des débits de 3800 m³/s. On voit bien les îles encore résiduelles et qui vont être inondées lors que le débit va encore augmenter.



Scénario 4

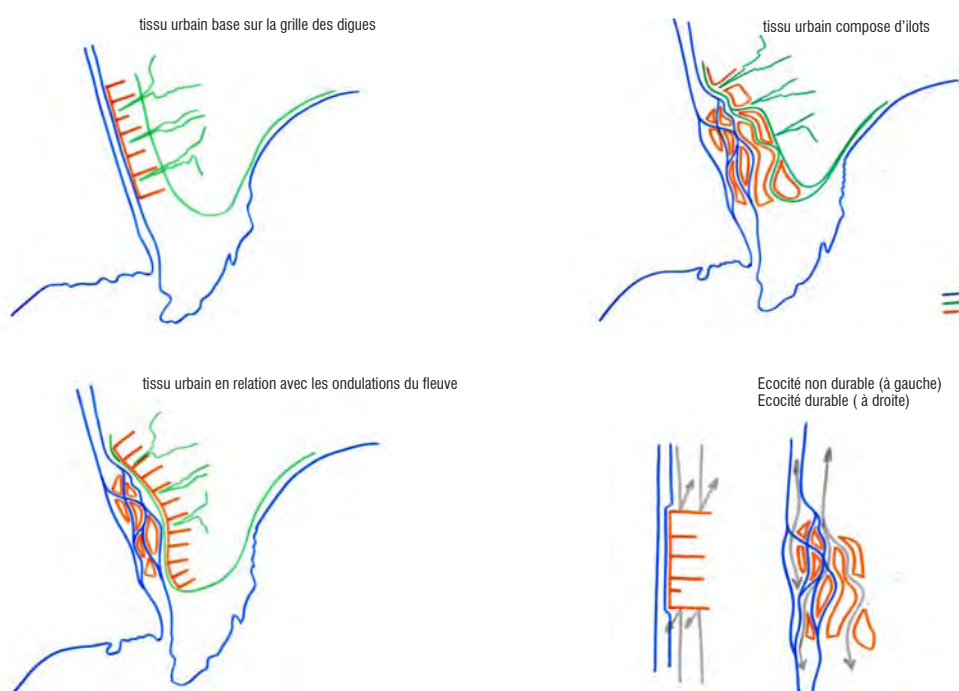
Débit de 50000 m³/s
Remplissage maximal du parc urbain des débits de 5000 m³/s.

Les principes hydrologiques :

- **Favoriser une certaine mobilité du fleuve** dans la mesure du possible et en phase de crues majeures.
- **Permettre un fonctionnement morphologique actif du fleuve**, en permettant au lit de changer de forme au fil du temps,
- **Gérer le risque liée aux crues fortes** dans des secteurs qui sont très urbanisés et en passe d'une densification encore plus importante. La réponse de WEST 8, notamment avec le parc urbain, le PARC DES ISCLES, permet au fleuve une certaine extension, mais réservée pour les crues les plus rares Elle redonnera au fleuve une certaine latitude dans sa capacité d'évacuation de débits extrêmes dans cet environnement très fortement urbanisé.

Le parc urbain c'est une ouverture progressive vers la mer : ouvrir l'espace latéral au fleuve, partager des espaces avec l'eau, gérer l'inondation progressivement, accepter le cours d'eau, respecter la dynamique sédimentaire du fleuve. La réalisation du parc urbain complète l'effet des différents aménagements réalisés dans le cadre du PAPI, en autorisant un espace supplémentaire de mobilité pour le fleuve en forte crue. Le parc urbain permettra un abaissement de la ligne d'eau significatif dans ces secteurs les plus aval de la vallée où les enjeux sont les plus importants car très fortement urbanisés. Le principe d'information des populations sur le risque « inondation » lié au Var sera ainsi illustré et la mémoire de l'eau gardée présente en chacun. Cet espace pourra par ailleurs être utilisé pour une information plus didactique sur le rôle des aménagements du fleuve et des espaces réservés.

- **Le nouveau front de mer:** Nous sommes convaincus que le développement d'un "front maritime" dans la Plaine du Var, qui garde la même allure et qualité que la ligne littorale, induira un important développement pour la région. De nouvelles possibilités de déploiement pour la ville avec un programme important pour celle-ci peuvent être réalisées ici et peuvent offrir une nouvelle carte de visite. La Promenade des Anglais est prolongée jusqu'à l'embouchure du Var, puis remonte vers le nord le long de la rive gauche du Var. Un front de mer à l'ouest de Nice prend ainsi forme, bordant le Parc urbain sur le Var, entre le Stade au nord, et la gare TGV au sud. La rive droite du Var doit aussi être régénérée. Cette ambition répondrait ainsi à l'initiative en cours : 'Nice, ville verte sur la Méditerranée', un projet de 50 ha de zones vertes supplémentaire pour la ville de Nice.
- **L'embouchure du Var:** Le Var a une embouchure très réduite. La Stratégie devra s'orienter sur une amélioration du delta. En ambitionnant une embouchure plus large, et dans le futur une expansion du côté ouest de l'aire de l'aéroport actuel, on recréera un delta unique avec une importance écologique de rang mondial.



Concept morphologiques



Accipiter gentilis



Alnus glutinosa



Alosa fallax



Anguilla anguilla



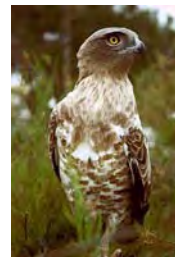
Ardea purpurea



Bubo bubo



Charadrius dubius Scopoli



Circaetus gallicus



Egretta garzetta



Emberiza hortulana



Galium palustre



Ixobrychus minutus



Salmo trutta



Scirpus palustris



Sternula albifrons



Lacerta lepida



Larus melanocephalus



Ostrya carpinifolia



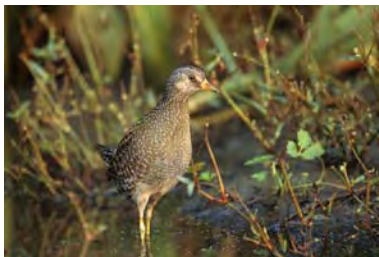
Pernis apivorus



Phalacrocorax carbo



Pluvialis aprinaria



Porzana porzana



Proteus anguinus



Pteridium aquilinum



Ranunculus ophioglossifolius



Roripa amphibia



Salaria fluviatilis



Typha minima



Viburnum tinus



Vipera ursinii macrops

- **La confluence** : Ce lieu où le Var et l'Esteron se rencontrent, mérite une attention particulière. La combinaison d'une image forte reliant culture et paysage est évidente. Faire de cet endroit une icône symbolisera la liaison entre le Méditerranée, le fleuve et les Alpes.

Dans le cas du Bec de l'Esteron, tout projet doit lui restituer son caractère inondable (zone humide, forêt alluviale...). Sa situation isolée dans la confluence de deux cours d'eau pourrait ainsi lui permettre de recevoir une forêt alluviale pour l'accueil d'une flore et d'une faune spécifique, vitrine verte et naturelle visible (parcours découvertes à thèmes).

- **Le delta du Var** : La transition d'eau douce en eau salée et l'influence de la dynamique extrême de la mer, la rivière et les sédiments constituent des franges et des habitats exceptionnels pour la faune et la flore, une « petite Camargue ».

La grande ambition pour cette Plaine est le développement d'une écologie du paysage mettant en scène le ruban épaissi du Var entre confluence et delta, des vallées profondes (vallons obscurs), des espaces cultivés dans la plaine, des coteaux façonnés de terrasses qui retracent l'histoire des villages sur un arrière-plan de hautes montagnes, pour que la Plaine du Var devienne une Éco-Vallée, PARC DEPARTEMENTAL A L'IMPORTANCE INTERNATIONALE.

L'une des principales raisons sous-jacentes à la l'effondrement de la biodiversité tant à l'échelle planétaire que locale, tient non seulement à la disparition d'habitats naturels mais à leur FRAGMENTATION.

Créer de nouveaux habitats naturels tout au long de la vallée présente de nombreux atouts écologiques, et mettre en relation ces espaces par un corridor continu apporte la valeur ajoutée de favoriser la libre circulation des espèces dans un même habitat non fragmenté.

Des centaines d'écosystèmes ainsi inter-connectés forment une ceinture verte, un couloir ouvert aux échanges pour la faune et la flore (ainsiqu'à ceux des hommes), de la Mer Méditerranée jusqu'aux Alpes. Ces écosystèmes permettent aussi d'apporter une réponse naturelle, écologiques, à des problèmes environnementaux tels que les inondations, la pollution des nappes, l'érosion et la perte en fertilité des sols, la pollution de l'air, etc.

Ils peuvent aussi s'insérer au cœur des zones habitées, grâce à des aménagements spécifiques et des pratiques adaptées : dans les zones urbanisées, par le biais des parcs urbains, des terrains de sport, des procédés de traitement des eaux usées, du traitement des espaces publics (revêtements perméables, noues enherbées...) ; dans les zones d'activités industrielles et commerciales, par le biais de d'espaces publics et de stationnement au revêtement perméable et de noues enherbées, par des toitures végétalisées, etc. ; dans les zones agricoles, par le biais des espaces cultivés, mais aussi en aménageant des espaces naturels, permettant par exemple l'observation des oiseaux...

L'ÉCO-TRAIL

Véritable corridor écologique au cœur de l'éco-Vallée de la Plaine du Var, est le fil qui relie les écosystèmes le long de ce fleuve.

Mettre en relation ces espaces naturels par un « ÉCO-TRAIL » apporte aussi au-delà des bénéfices environnementaux :

- un lien immédiat et fort entre les habitants et l'environnement naturel de la vallée, renforçant ainsi leur qualité de vie et leur implication dans sa protection,
- un produit touristique unique et attractif : un espace de découverte, de promenade et de randonnée dans un parc naturel départemental d'importance internationale reliant de la Mer Méditerranée jusqu'aux Alpes en traversant des espaces urbanisés, des points d'observation d'oiseaux et des milieux naturels préservés.

INFRASTRUCTURE

La Plaine du Var est fortement marquée par l'empreinte des infrastructures routières, concentrées sur la rive gauche – à l'exception de la RD 6202, dont la création est récente et qui est en cours d'achèvement. Dans leur état actuel, ces infrastructures majeures datent des années 1970 et leur physionomie est donc très « autoroutière », voire anti-urbaine. Elles ont différentes vocations et remplissent plusieurs objectifs, parfois concomitamment, ce qui n'est pas sans créer des difficultés dans le fonctionnement courant du réseau : transits local, régional, international. Elles génèrent des coupures urbaines fortes entre les différents quartiers de la ville. Enfin, entre le littoral et Saint-Isidore, toute relation au Var et à ses berges est quasiment interdite par la présence de l'autoroute dans le lit majeur.

Dans la région niçoise, l'immense majorité des déplacements s'effectuent en mode routier. L'offre en transports collectifs n'est pas suffisamment attractive pour contrebalancer le très grand pouvoir d'attraction du mode routier. En ce moment la qualité de vie et les possibilités de développement sont sérieusement limitées par l'énorme congestion de trafic. Les habitants et entrepreneurs du territoire se plaignent des longs voyages et de l'impossibilité d'atteindre leur destination.

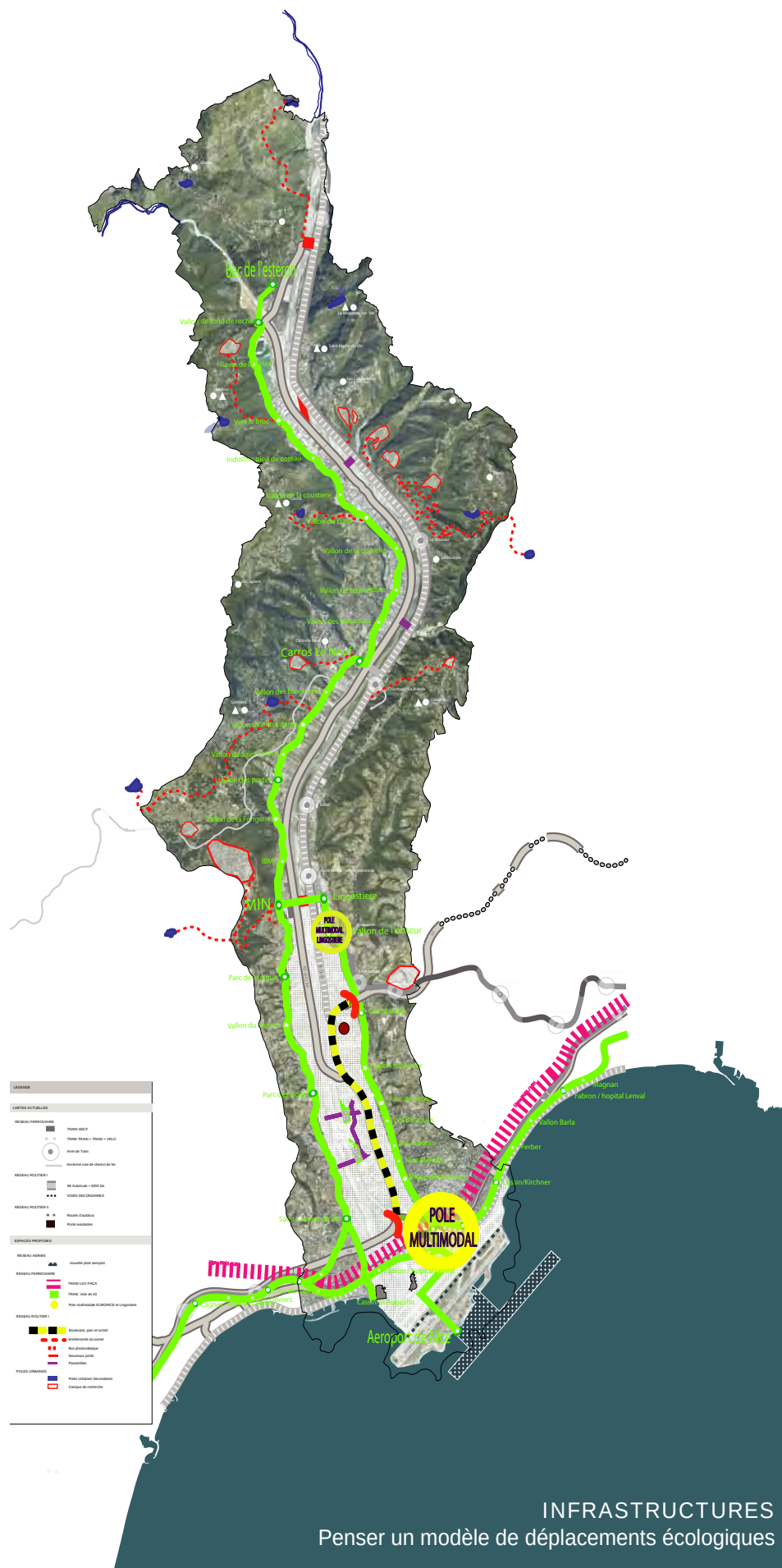
A contrario, **la première ligne de tramway, récemment mise en service, constitue un succès commercial réel, ce qui prouve l'intérêt des transports collectifs structurants, performants et apportant une plus-value qualitative à l'environnement urbain.**

Pour l'éco-vallée, l'enjeu majeur en termes de déplacements est de diminuer la part du transport routier au profit des transports collectifs et des circulations douces (marche à pied, vélo...). La diminution du trafic routier vise à réduire la pollution, la congestion de la voirie, in fine à améliorer la sécurité et procéder à un nouveau partage de l'espace public en faveur des autres usagers de la route. Ceci permettra de redonner au réseau viaire la perméabilité nécessaire pour que les différents quartiers s'ouvrent les uns aux autres et pour que le processus d'urbanisation ou de requalification puisse se dérouler de façon optimale. Il faut également veiller avec un soin tout particulier à ce que la ville retrouve le fleuve, s'en réapproprie les berges, de façon aussi fluide et naturelle que possible.

En contrepartie, l'offre en transports collectifs doit être nettement élargie et renforcée, tant qualitativement que quantitativement, afin de constituer une alternative crédible et efficace au transport routier. En complément, une politique volontariste de convergence sur les lignes structurantes de transports en commun doit être mise en place afin de limiter les déplacements motorisés individuels au strict nécessaire et éviter autant que possible les longs trajets domicile-travail ou domicile-études : création de parkings de rabattement aux principaux pôles, mise en place de navettes locales, desserte des sites d'activités et des noyaux urbains « perchés », développement de circuits pédestres et cyclables etc.

À court terme des projets sont déjà en voie de réalisation ou pour lesquels des engagements politiques ont été pris. D'autres encore constituent des projets d'aménagement à mener de toute urgence. L'équipe West 8 souhaite démarrer ces projets de telle façon qu'ils forment la trame d'un nouveau tissu urbain à construire, cadrant la grande ambition à réaliser. A court terme la mise en place de projets consécutifs crée un nouveau contexte. Ces derniers génèrent de nouveaux projets par effet d'entraînement. En effet l'action sur un point stratégique influe sur d'autres secteurs. L'interaction et les continuités entre tous les projets de court et de long terme forment un tout nouveau contexte

- **amélioration de l'accessibilité** : noeud multimodal – **projet de ligne ferroviaire à Grande Vitesse LGV (TGV)**. L'arrivée du TGV augmentera énormément la desserte de la plaine et l'atteinte d'objectifs de développement durable. Le future pôle multimodal bus-tram-train-TGV-aéroport doit organiser un quartier urbain moderne de haute qualité, avec des espaces publics prégnants et architecturés. De valeurs immobilières majeures en dépendent entre Promenade des Anglais et Plaine du Var. Le site du M.I.N. et les espaces en bordure de l'aéroport devront pour cela être transformés.



- **amélioration du transport collectif, tram et train** : La ville de Nice et sa région seront caractérisées à l'avenir par un réseau de très haut niveau de transport public à échelle locale et régionale. Les correspondances importantes régionales le long de la côte (Cannes, Antibes, Nice, Villefranche-sur-Mer, Monaco, Menton, San Remo, Gênes) doivent devenir rapides, fiables, cadencées et à haute fréquence. Le projet LGV en deviendra le noeud international. Une série de connexions par **le tram et le rail léger** seront amplifiées, incluant une ligne nord-sud à travers la Plaine du Var. Pour ces liaisons de rail léger et des routes de bus en site propre, il faudra faire des interventions dans le tissu urbain. Le réseau ferroviaire (ligne RFF du littoral et Chemins de Fer de la Provence) bénéficiera, dès un horizon de court terme, d'améliorations qualitatives et quantitatives en termes d'offre, de régularité et de confort. Une ligne de BHNS sera créée en rive droite entre Cap 3000 et La Baronne, avec deux pôles d'échanges majeurs à la gare SNCF de Saint-Laurent du Var et au droit du MIN. A terme, il pourra être converti en tramway, ce qui donnerait à l'agglomération niçoise un réseau ferré fortement maillé de grande qualité.

Le MIN sera desservi par le tram au moyen d'un arrêt sur sa façade nord ainsi que par un embranchement dédié au Cargo Tram (transport de marchandises de et vers le secteur de l'aéroport et le pôle de Saint-Augustin). Le développement d'un transport de fret par tramway constituerait une innovation en France et pourrait en cas de succès être étendu à l'ensemble de l'aire urbaine, voire être réintroduit sur les Chemins de Fer de Provence.

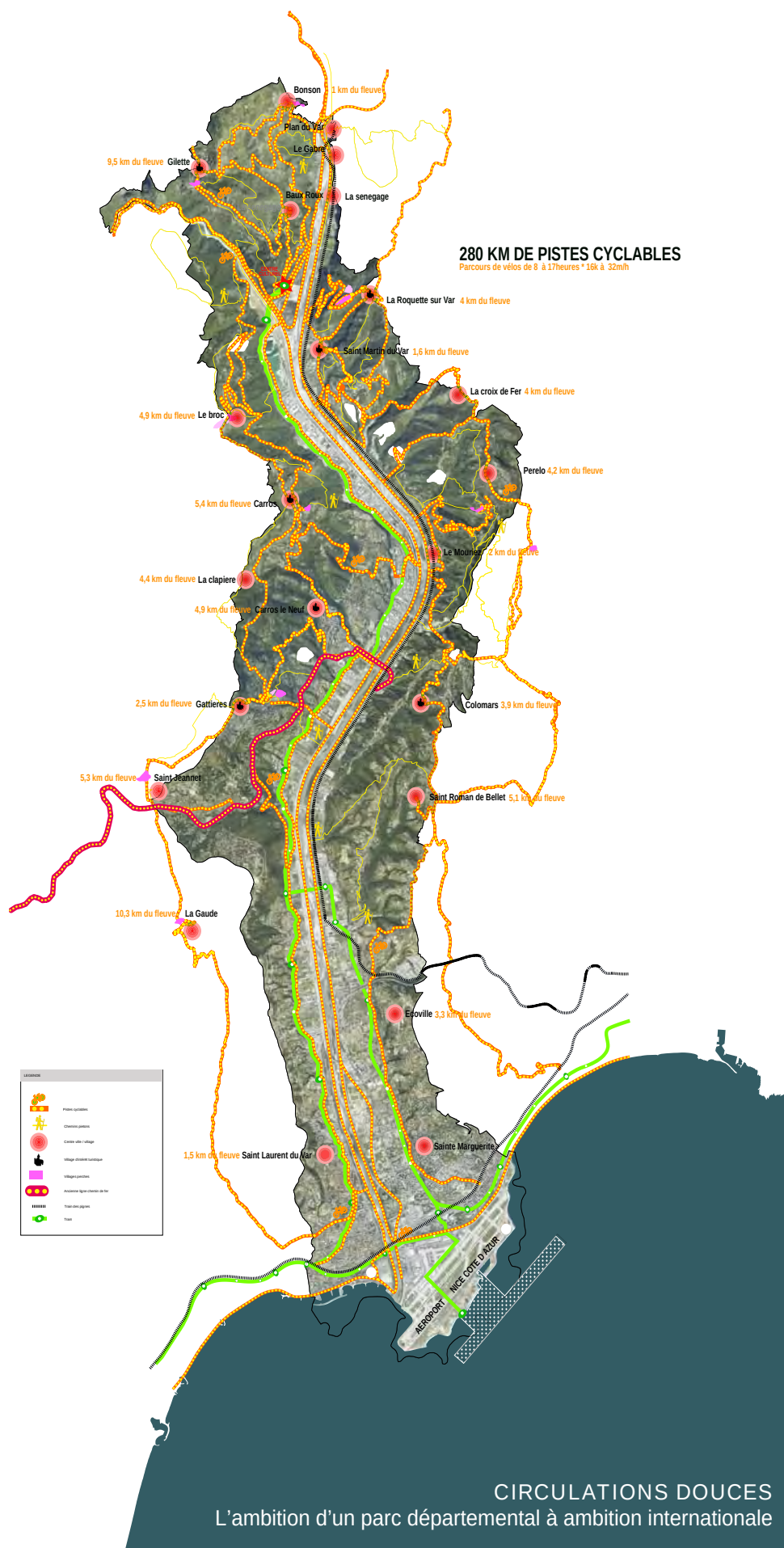
- De part et d'autre du fleuve, l'accessibilité aux secteurs « perchés » ainsi que la desserte des zones d'emploi (La Gaude, Sophia-Antipolis, les futurs campus...), d'équipements publics (futur hôpital de Carros, centre culturel du Bec de l'Estéron...) et d'habitat sera assurée par des navettes légères, propres, rapides et fréquentes : véhicules électriques « solaires ». Ce mode de transport dynamique, flexible et durable, répond à l'image souhaitée d'éco-vallée. En complément, un service de voitures électriques en libre service sera proposé, articulé autour des grandes centralités urbaines et des principaux pôles de transports en commun.
- Outre un investissement volontariste en faveur des transports publics, il sera également nécessaire en parallèle d'optimiser la capacité et l'usage du réseau routier. Il s'agit en premier lieu de gommer les effets de coupure créés par les axes routiers en recréant des transparences et en redistribuant l'espace public au bénéfice des citoyens, des transports collectifs et des circulations douces.

Notre ambition est d'« effacer » à terme l'axe de l'A8 dans sa traversée de la plaine du Var :

- enfouissement du tracé sous l'actuelle RD 6202 entre l'aéroport et Saint-Isidore et achèvement du programme d'élargissement à 2x3 voies
- restructuration des diffuseurs de l'aéroport et de Saint-Isidore afin qu'ils proposent l'ensemble des mouvements possibles et deviennent les futures « portes de Nice »
- suppression du diffuseur de Saint-Augustin.



Navette électrique



Cette opération est compatible avec les grands projets routiers envisagés ou à l'étude et peut être menée progressivement. L'espace ainsi libéré par le déplacement du tracé permet d'élargir le lit de la rivière et de créer le Parc des Iscles et un nouveau front urbain de Nice sur le fleuve.

La fonction de desserte locale en rive gauche sera assurée par la RD 6202 reconfigurée en boulevard urbain aux emprises généreuses, proposant de larges promenades arborées, des pistes cyclables, des voies dédiées pour les transports collectifs, etc. Le jumelage avec la voie des Chemins de Fer de Provence fera l'objet d'une réflexion de fond visant à valoriser l'axe ferroviaire et faciliter l'accès au fleuve.

L'achèvement de la RD 6202bis sur la rive droite permettra de réduire le trafic en rive gauche et d'apaiser la circulation sur la RD 6202. Une ligne bus à haut niveau de service (BHNS) desservant les principaux secteurs d'habitat, de commerce et d'activité, sera implanté en pied de coteau ouest.

La barrière naturelle générée par le fleuve sera atténuée grâce à un traitement qualitatif des digues et à de nouveaux liens entre les deux rives :

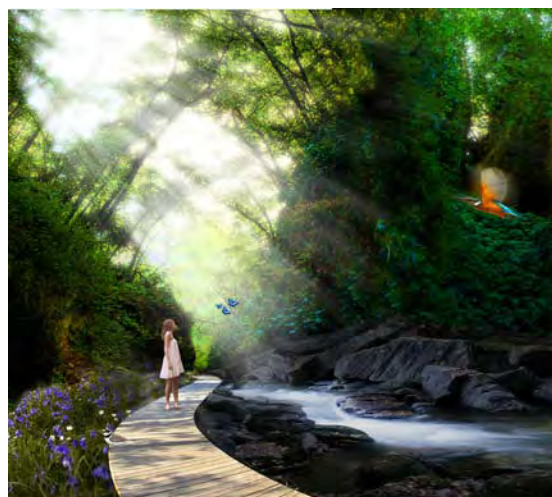
- au moins un pont routier entre Lingostière et le site du futur MIN, ouvert aux trafics VL, PL et tram ;
- plusieurs passerelles piétonnes et cyclables, en particulier en partie nord.

- **L'aéroport international de Nice - Côte d'Azur** constitue un atout majeur du développement passé et futur de l'agglomération niçoise. À court terme il faut étudier comment améliorer la capacité et l'efficacité des aéroports de Cannes, Nice, et Gênes grâce à une meilleure collaboration et une connexion ferroviaire rapide (actuellement ces trois aéroports sont individuellement déjà proches de leur capacité maximum). A long terme, l'équipe West8 présente un projet ambitieux et novateur d'extension de la plateforme aéroportuaire au moyen d'une structure flottante située immédiatement au sud des emprises actuelles, permettant d'optimiser l'exploitation tout en augmentant la capacité du site. Ici se trouve une occasion unique. Un aéroport flottant (pour lequel ailleurs il existe déjà des réalisations) deviendrait une vitrine pour la durabilité et la qualité du génie civil français. Cette région européenne aurait alors à sa disposition un aéroport international sans congestion. Ce nouvel aéroport serait relié au terminal TGV avec lequel le voyageur aura une liaison directe et pourra continuer son voyage vers l'ensemble du littoral méditerranéen (Copenhague, Danemark et Malmö, Suède ont fait de leur aéroport et de leur liaison ferroviaire sur le Sont un projet de succès européen). Un tel projet renforcerait les liens à l'échelle régionale et conforterait la situation de Nice au centre de la métropole. Avec un grand aéroport et des liaisons plus internationales, la Côte d'Azur concurrencera encore plus sérieusement Barcelone. Sur les 300 ha de terrain de l'aéroport actuel ainsi rendus libres la Côte d'Azur découvrira une richesse immobilière inconnue jusqu'à présent. 200 ha peuvent être utilisés pour une nouvelle zone résidentielle et commerciale ; 100 ha peuvent être arrangés en espace de nature, dans la prolongation du delta du Var. Imaginez un nouveau et durable deuxième centre de Nice à l'embouchure du Var ! Cette nouvelle ville et le grand nombre de nouvelles connexions internationales sur les marchés émergents (le Moyen-Orient, la Russie, l'Asie et l'Amérique) stimuleront fortement l'économie de la région ; le tourisme de luxe, d'affaires et de congrès en sera favorisé.
- Enfin, une large part sera réservée aux **modes doux**. En particulier, la pratique du vélo sera fortement facilitée et encouragée : création d'un réseau étoffé de pistes cyclables – notamment en bordure du fleuve –, nouvelles passerelles sur le Var, mise en place d'un système de type « Vélip » à l'échelle de l'agglomération (vélos à assistance électrique compte tenu de la topographie)... Chaque village bénéficie de la possibilité d'une bonne connexion avec le fleuve. Le réseau des cheminements piétons et cycliste participe de l'ÉCO-TRAIL déjà évoqué.

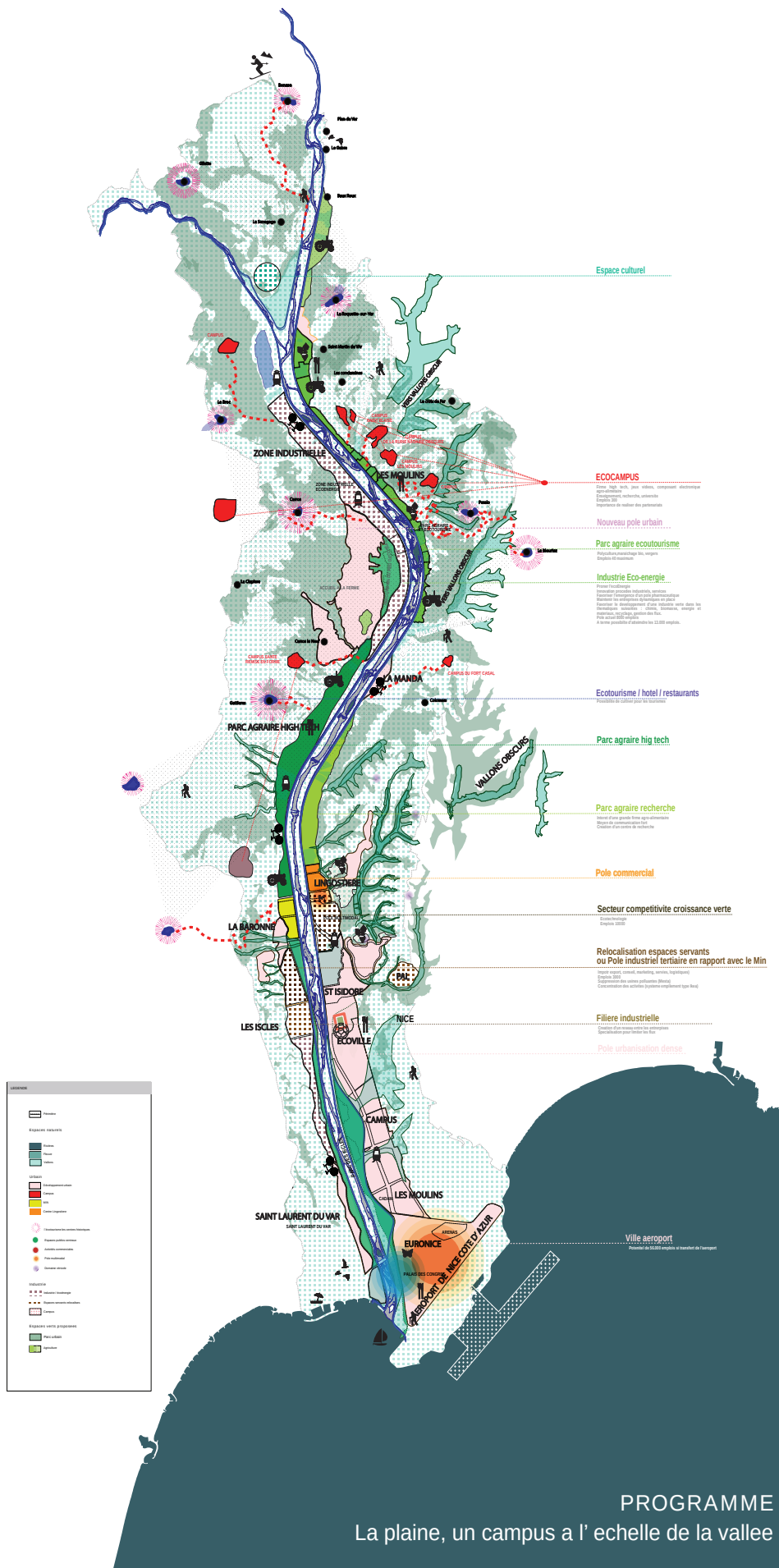
La grande ambition de projets combinés d'infrastructure est la solution et l'offre de confort en mobilité pour le développement économique. La Plaine du Var deviendra une zone sans émission, une innovation d'émission zéro.



Reference: Park Leidsche Rijn (NL)



Promenade de couverture de l'Ecovallée



PROGRAMMATION

Vaste de 10 000 hectares, touchant 15 communes, regroupant 116 000 habitants et 60 000 emplois, la plaine du Var est aujourd'hui un espace long de 25 kilomètres scindé en deux par le fleuve et aussi un territoire morcelé.

Longtemps cette bande de terre a représenté un potentiel de mètres carrés constructibles où l'on a empilé logements, activités, et équipements jusqu'à obtenir un territoire protéiforme multipliant les espaces peu pénétrants et clos sur plusieurs hectares. Ces ruptures ont eu tendance à isoler la Plaine de son environnement proche et à faire prédominer l'usage de la voiture au détriment des modes doux. On a laissé la nappe urbaine s'étaler en direction de la plaine du Var, sans qu'un front urbain et une ville qualitative ne se soient formés.

La plaine et ses versants sont au contraire devenus une espèce d'arrière cour ; la rivière est comme prise dans un corset par de hautes digues ; des éléments écologiques et paysagers de grande valeur comme les pentes sculptées de terrasses et les vallons encaissés (notamment les vallons obscurs) se sont complètement perdus : la plaine, qui offrait des lignes d'horizon puissantes sur les Alpes, est devenue orpheline et banalisée.

Toutefois ce territoire sans cesse en mouvement évolue et se modifie sous l'impulsion des pouvoirs publics : réhabilitation urbaine, nouveaux équipements et infrastructures... Il convient donc d'accompagner cette évolution de manière fine et adaptée, mise en cohérence dans une stratégie cohérente et globale, qui respecte chaque territoire dans sa fonction à proposer autre chose.

Il s'agit de proposer un aménagement global aussi bien dans la plaine que sur les hauteurs afin de proposer une autre façon de vivre, une autre manière de produire et de créer de la richesse.

LOGEMENTS

Il existe un besoin urgent de nouveaux logements avec une offre diversifiée, à l'acquisition comme à la location, pour des revenus faibles, moyens ou élevés, pour des résidences principales ou secondaires.

La Stratégie doit s'orienter vers la solution des problèmes sociaux actuels et à venir dans la ville et dans les villages sur les versants. Le logement représente le liant de ce territoire. Compte tenu du potentiel d'accueil du territoire (vivre à Nice ou à proximité est et restera attractif), il n'a pas besoin, à la différence de l'activité, d'un environnement propice pour se développer. Le but est de proposer des options différentes pour respecter les multiples choix de vie au sein de ce territoire.

- Le nouveau "front maritime" de Nice : Par la réalisation du front urbain avec un programme nouveau (stade, institutions culturelles, parc urbain, zones d'habitat, pôle multimodal) la construction d'habitats à Nice reçoit un grand coup de fouet.
- Transformation, restructuration et densité : D'autres zones d'habitations se prêtent à une transformation vers de plus grandes densités avec des espaces publics de meilleure qualité (quartier de Saint-Isidore, zone pavillonnaire de la terrasse alluviale de Carros). Ces nouveaux projets de construction d'habitats (en moyenne 1500 logements et 750 foyers sociaux par an selon les désirs du président de l'agglomération) et selon un principe d'enclaves diverses, compactes, de haute densité insérées dans un écrin naturel, donneront une énorme plus-value à certains quartiers.

Le développement de pôles de commerces et de services de proximité et d'hyper proximité est aussi souhaité et nécessaire. Ils auront pour but de satisfaire les populations salariées et résidentes actuelles et futures, et animer leur quartier, tout en limitant au maximum les longs déplacements au sein de la vallée pour trouver des biens de première nécessité.

- Les villages existants : Les villages perchés et leurs hameaux bénéficieront d'une meilleure desserte. Leur règlement d'urbanisme devra être adapté de façon que ces communes à l'identité forte puisse continuer à se développer, suivant un programme d'habitat responsable et modéré. Ils peuvent accueillir à proximité de leur centre et dans le respect de la silhouette du village et de son socle des activités à haute valeur ajoutée : tourisme culturel et exigeant, sièges d'entreprises... Un campus éclaté peut ainsi se développer dans la plaine, intégré à la pente, offrant un cadre de prestige et une qualité de vie exceptionnelle aux entreprises pionnières dans la recherche et le développement qui souhaitent s'installer dans la région de manière intégrée.
- Une Ville nouvelle : De nouveaux secteurs habités devront être créés à long terme. Ils doivent associer un habitat concentré dans une "ville nouvelle" et la "dispersion" en plusieurs petites enclaves. Pour les deux solutions la Plaine du Var offre des localisations adaptées.



Reference: Pamplona

- L'actuel aéroport comme nouveau quartier : à long terme l'espace actuel de l'aéroport (une fois celui-ci déplacé) pourrait être disponible et représenter un site de construction gigantesque ouvert sur une promenade sur la mer et l'embouchure du Var.

En conclusion, la plaine offre un fort potentiel en logements de nature très diverse, dans de nouveaux quartiers ou au sien du tissu urbain existant qu'il s'agit d'améliorer. La connexion avec un système optimisé de transport public est indispensable. Les nouvelles habitations feront l'objet d'un projet de construction durable et neutre (ou positif) en énergie.

AGRICULTURE

L'agriculture a tenu une place centrale et structurante dans la plaine du Var, dont elle a créé les terres fertiles du lit et construit les versants en terrasses. Cette place est retrouvée et confortée dans notre projet.

Une agriculture productrice de produits locaux peut générer une valeur économique propre, non délocalisable, productrice de revenus et d'emplois, et participer à la qualité du paysage et de la gastronomie. À la différence d'autres zones d'activités économiques, les parcelles agricoles peuvent aussi supporter sous certaines conditions des inondations périodiques dans certains secteurs de la Plaine : en cas de crue exceptionnelle, les terres agricoles sont des champs naturels d'expansion des crues ou d'inondation contrôlée (servitude d'exploitation et prise en compte de cette contrainte). Les terrasses des versants qui forment l'écrin paysager de la plaine, sont pour leur part un système hydraulique qui gère l'eau dans la pente.

Nous considérons que l'agriculture et l'horticulture sont une ressource locale source de fierté, qu'il faut valoriser. Maraîchage et horticulture, oliviers et vigne, fromages et miel, fruits, viande (volailles, agneau, veau...) : l'agriculture est dirigée sur des **produits locaux** de qualité.

Ils sont produits en biologique, en liens étroits avec la recherche spécialisée de pointe – agriculture ou agro-alimentaire (cela pourrait concerner environ 200 chercheurs et une centaine d'emplois directs, mais aussi la création d'emplois indirects).

*L'agriculture est revalorisée par la restructuration et l'optimisation des parcelles agricoles, organisées en **parcs agraires** qui mettent en valeur leur proximité avec la ville (agriculture biologique high tech, recherche d'excellence, production de qualité confortant la qualité de vie de la vallée).*

Ils sont commercialisés frais ou transformés, principalement selon **des circuits courts**.

Le MIN alimentaire et le MIN fleur, transformés en "plateforme d'échanges agro-alimentaires", sont déplacés en rive droite selon une organisation dense et économe du sol, sur des surfaces perméables et génératrices d'énergie, en lien avec la structure urbaine et commerciale, bien connectée aux réseaux autoroutiers, train, tram, aéroport : une installation évolutive au service de la qualité des produits locaux, pouvant à terme du accueillir du public et combinée avec d'autres activités de logistique et de services.

Ils sont porteurs d'une image forte et typique de fraîcheur, de traçabilité et de **proximité**.

Cette agriculture présente dans le paysage et sur le territoire, en situation périurbaine au cœur d'une agglomération est aussi génératrice d'activités collatérales qui forment du lien avec la ville : éco-tourisme, marchés paysans, accueil à la ferme, fermes pédagogiques...

L'agriculture est un des piliers du concept de l'Éco-Vallée. Notre stratégie est centrée sur le confortement et l'expansion des surfaces agricoles.



Produits locaux

ÉCONOMIE

L'activité économique représente un enjeu majeur de la programmation. On peut en effet conférer à ce terme "d'éco vallée" un double sens avec un mot "éco" aussi bien valable pour l'écologie que pour l'économie. Le projet pour l'Éco-vallée doit susciter une forte impulsion économique et l'amélioration de la position concurrentielle de la métropole. L'amélioration entre autres des infrastructures et la libération de nouvelles emprises y joueront un grand rôle ; la mise en valeur des qualités paysagères et écologiques du territoire reste aussi la base d'une attractivité accrue du territoire. **Le tourisme de luxe, l'industrie des congrès, l'éducation, la recherche et l'innovation** en seront renforcés. Il convient aussi de s'appuyer sur les entreprises agricoles et industrielles qui gardent une part significative et qui accueillent aujourd'hui près de 20 000 emplois sur les principales zones d'activités. Les initiatives suivantes confortent notre projet :

- Il est absolument nécessaire de valoriser les possibilités de Nice comme **centre culturel et d'affaires**. Des milliards d'euros sont ici en jeu. Des hôtels tout comme une certaine culture gastronomique doivent retrouver leurs lettres de noblesse. Profitant de la proximité de l'aéroport et de l'arrivée de la liaison TGV, un équipement bien connecté aux infrastructures à venir est ainsi dédié au tourisme d'affaires et à l'événementiel, entre embouchure du Var et Promenade des Anglais. Le secteur des congrès crée énormément d'emplois dans l'industrie de résidence, de fournisseurs et de services. Nice pourrait se concentrer sur des thèmes spécifiques comme environnement, l'écologie, l'énergie, la santé, le sport, la culture et l'innovation. Un excellent réseau d'infrastructures et la protection du paysage et de l'écologie du site en sont les conditions expresses. Dans ce secteur, Nice peut être un leader mondial.
- Notre Stratégie assigne des objectifs de transformation par étapes du paysage professionnel de **Carros** et des différentes zones d'activités artisanales et commerciales (Saint-Laurent-du-Var...), pour que les entreprises puissent s'y retrouver, mieux travailler et créer un espace propice à l'accueil de nouvelles sociétés. Nous proposons un type de production plus adaptée, moins destructrice d'espace, plus soucieuse de son environnement, émanant moins de nuisance, correspondant aux orientations de l'agglomération et créant une image attractive de la Plaine. Pour cela, il conviendra de proposer des locaux plus adaptés, auto producteurs d'énergie (certains secteurs ne sont plus adaptés à l'activité produite).
- **Recherche et innovation**: Une vision à plus vaste échelle du territoire révèle son attrait pour l'installation d'entreprises en pointe dans la recherche et le développement. Un des objectifs de notre Stratégie sera de faciliter la présence de ces nouvelles formes d'industrie également dans la Plaine du Var (et de tirer avantage des synergies à tisser avec Sophia Antipolis). Cela permettra de diversifier l'offre de la vallée, actuellement trop centrée sur les services et le tourisme.

La Stratégie pour le développement de la Plaine du Var doit essentiellement être basée sur la possibilité et la stimulation d'initiatives privées en liaison avec la qualité unique du paysage, de l'environnement et du patrimoine. Une meilleure infrastructure et la collaboration avec les institutions universitaires présentes et les investisseurs privés en sont des conditions nécessaires. Enfin la Stratégie urbaine mise en place devra également être en relation avec les « forces de frappe » de la région.



Grand Palais, Lille

ENSEIGNEMENT ET CULTURE

La valeur ajoutée majeure qu'apporte la culture à une région est démontrée par de nombreuses études ou exemples. La métropole azurée accueille déjà beaucoup d'institutions culturelles de très haut niveau et le projet de la Plaine du Var doit aussi participer à son rayonnement culturel. Pour cela il faudra certainement compter sur les institutions et acteurs présents. Bilbao et Miami Beach ont illustré comment des institutions culturelles peuvent initier une renaissance urbaine (Musée Guggenheim et Foire d'art contemporain Art Basel).

- **Renforcer les initiatives existantes:** L'Institut du Développement Durable est un atout majeur dans le développement des quartiers au sud de la plaine, et peut rayonner dans différents campus qui irrigueront la vallée. Un nouveau conservatoire en connexion avec les studios de la Victorine serait une idée intéressante à développer dans ou à proximité du parc urbain projeté.
- **De nouvelles initiatives:** La Plaine du Var est le site idéal pour de nouvelles ambitions culturelles, comme un centre d'art contemporain et le développement d'un quartier pour les arts et la créativité, dans la partie ouest de la ville. À la confluence, au bec de l'Estéron, peut être construit un centre culturel à l'architecture moderne insérée dans la pente qui valorise les qualités paysagères et patrimoniale de la vallée.
- **Les Festivals:** Nice peut accueillir de nouveaux festivals et manifestations sur le thème du sport, de l'art ou de la culture, et y centrer une bonne part de son marketing.

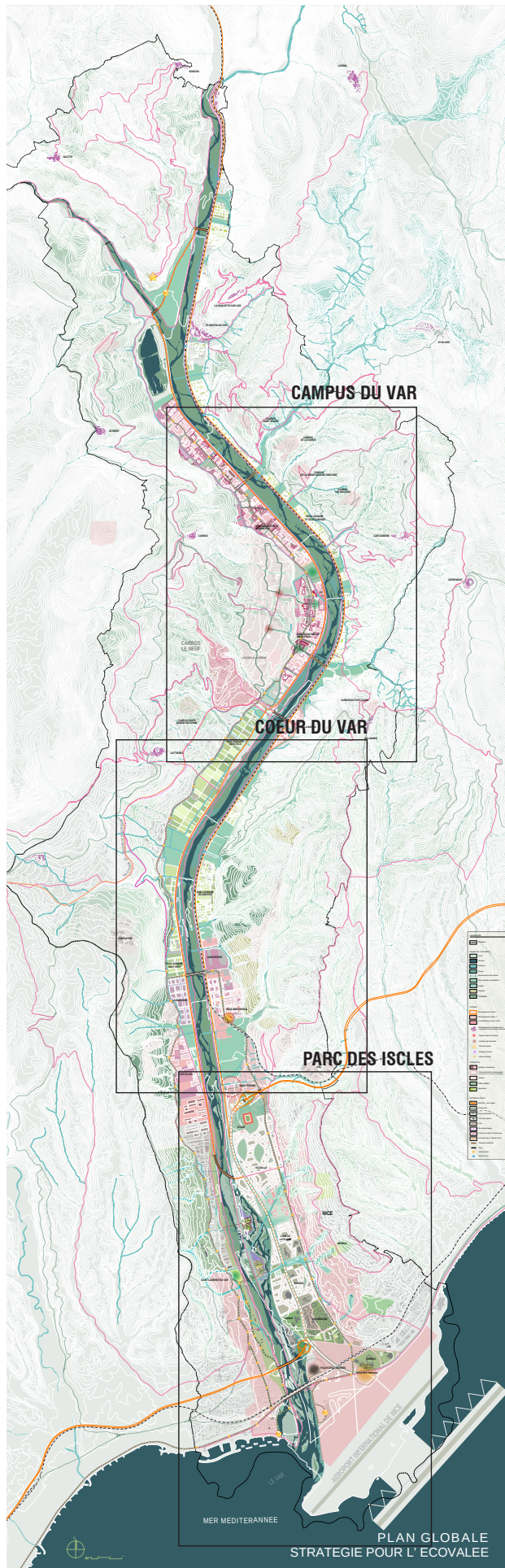
La Plaine du Var doit ajouter un nouvel ingrédient d'enseignement et de culture au concept d'Éco-Vallée.



Foire d'art contemporain Art Basel



Guggenheim, Bilbao



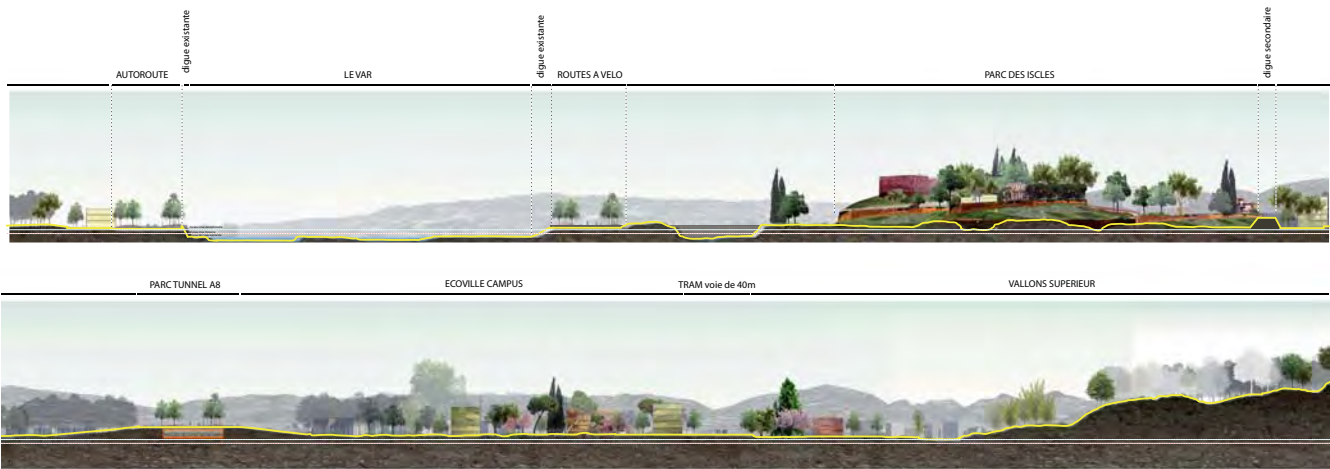
Plaine du Var

3.APPLICATIONS

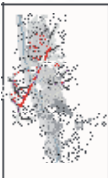
PARC DES ISCLES

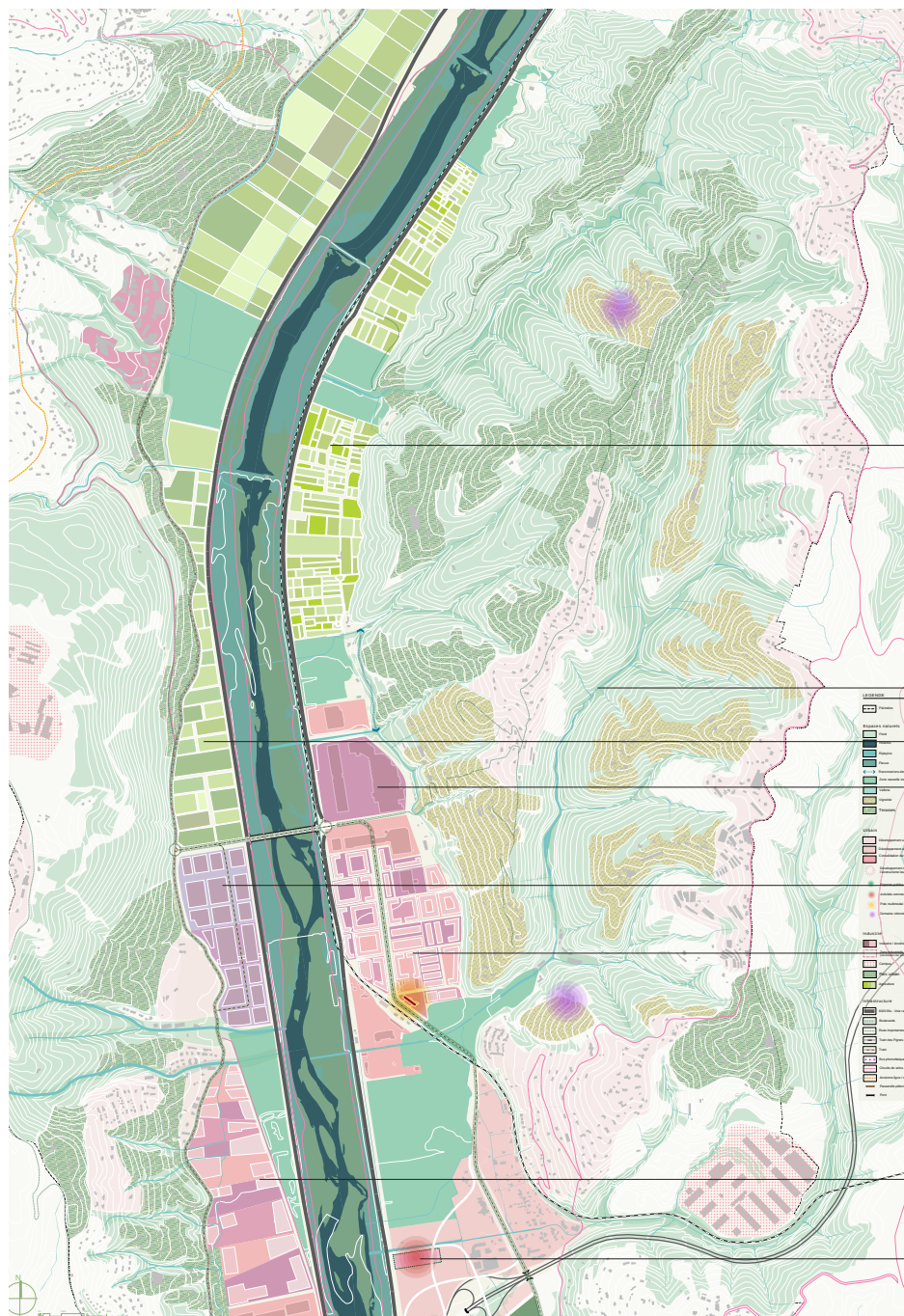


Le Var



Coupe





Couer du Var

COEUR DU VAR



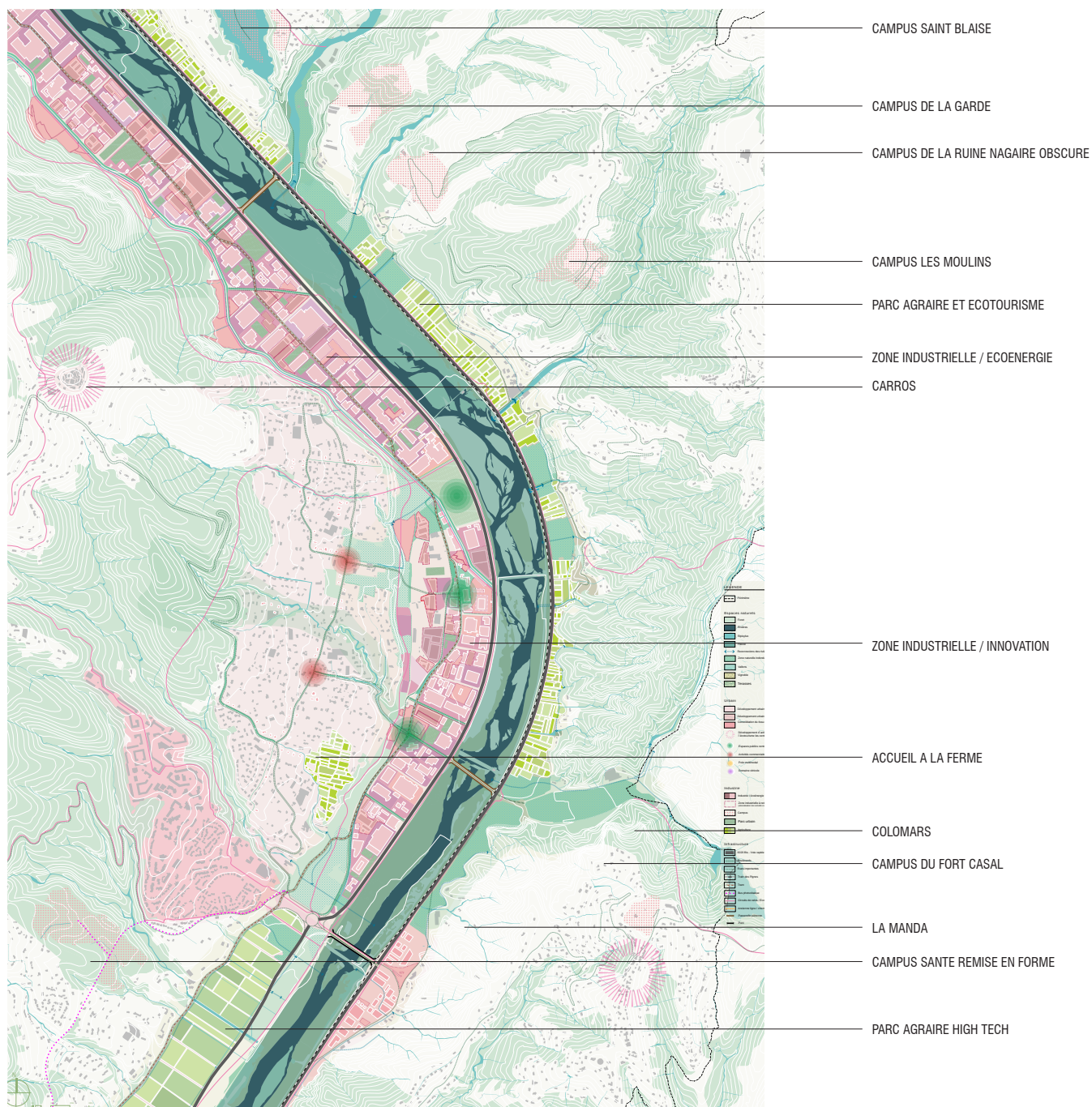
Cargo tram



Min



Pistes cyclables



Campus du Var

CAMPUS DU VAR



referentie: Papendorp (NL) - West8



referentie: Chiswick (GB) - West8

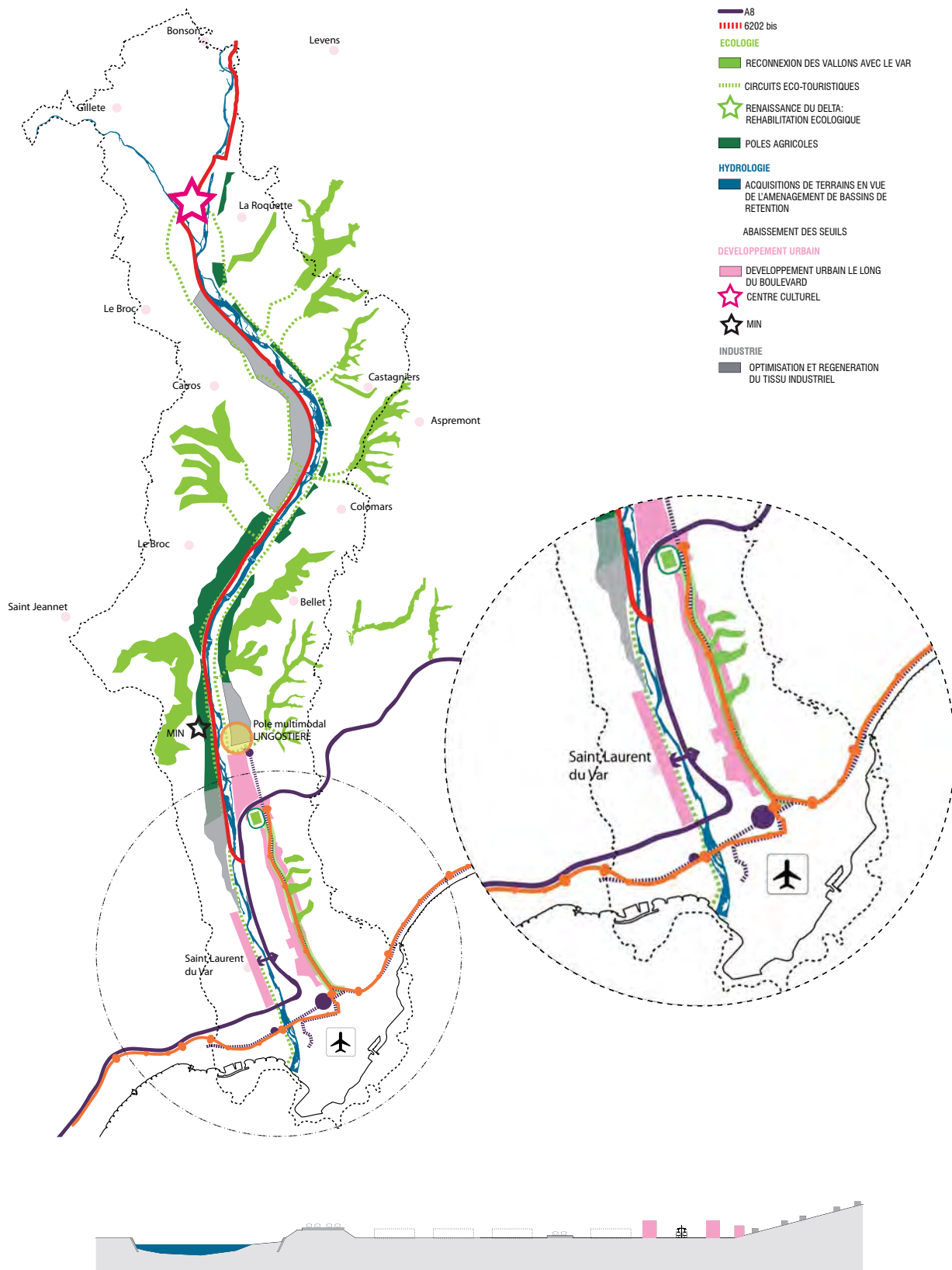


Frank Lloyd Wright 's Falling Water

4.PHASAGE

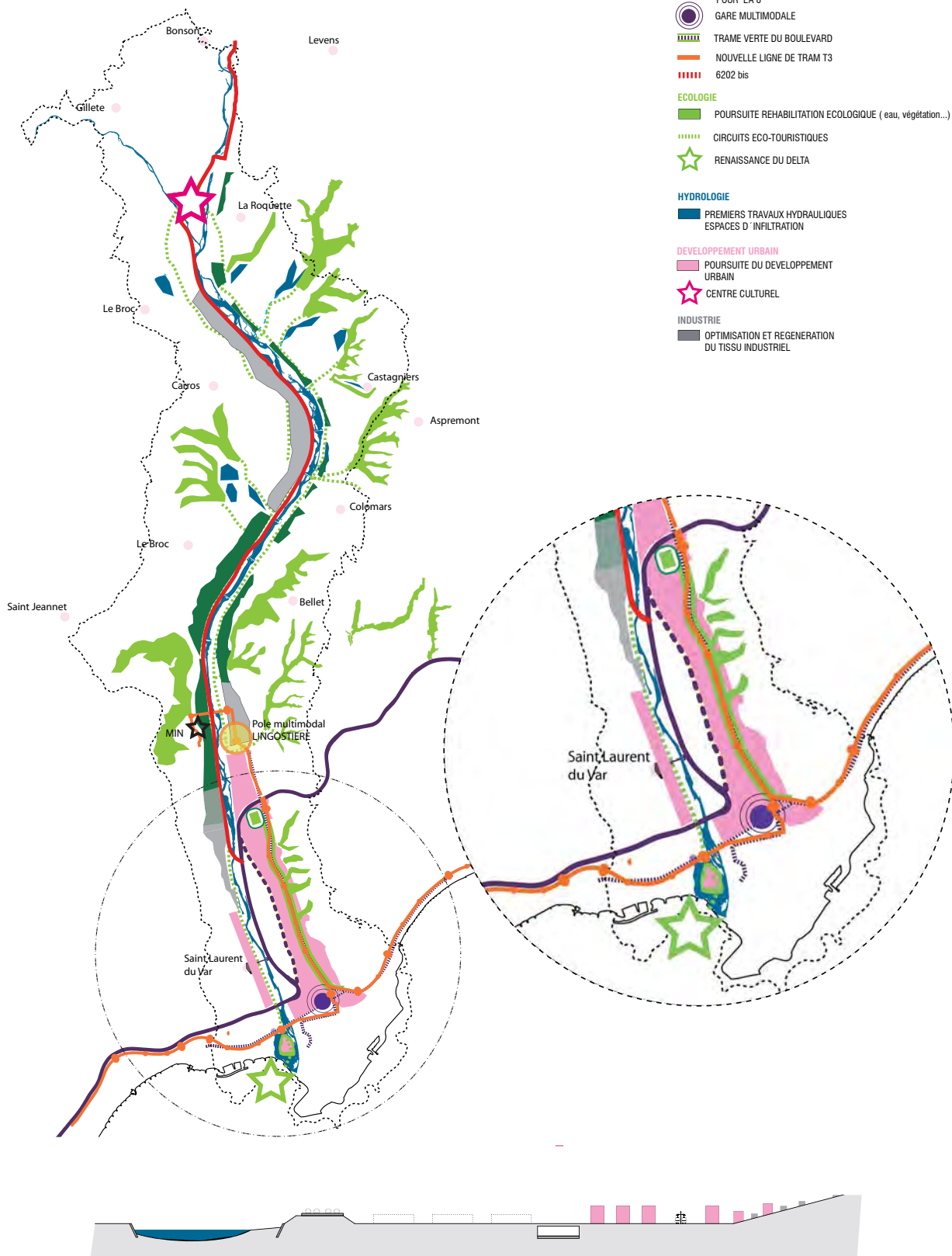
PREMIÈRE PHASE - 2010/2020

FAISABILITE - PHASABILITE - DECLENCHEUR
premiere phase - 2010/2015



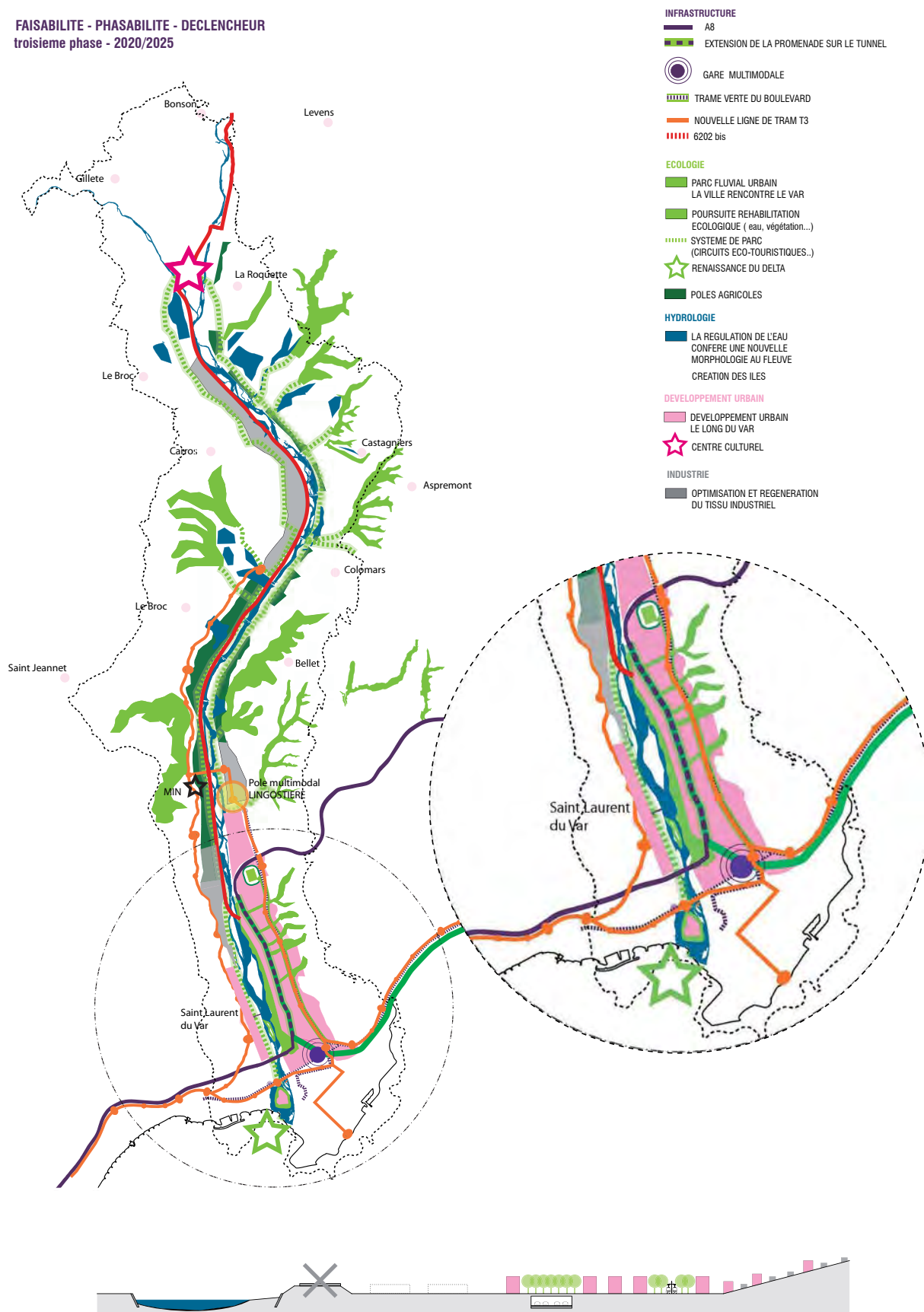
DEUXIÈME PHASE - 2015/2025

FAISABILITE - PHASABILITE - DECLENCHEUR
deuxieme phase - 2015/2025



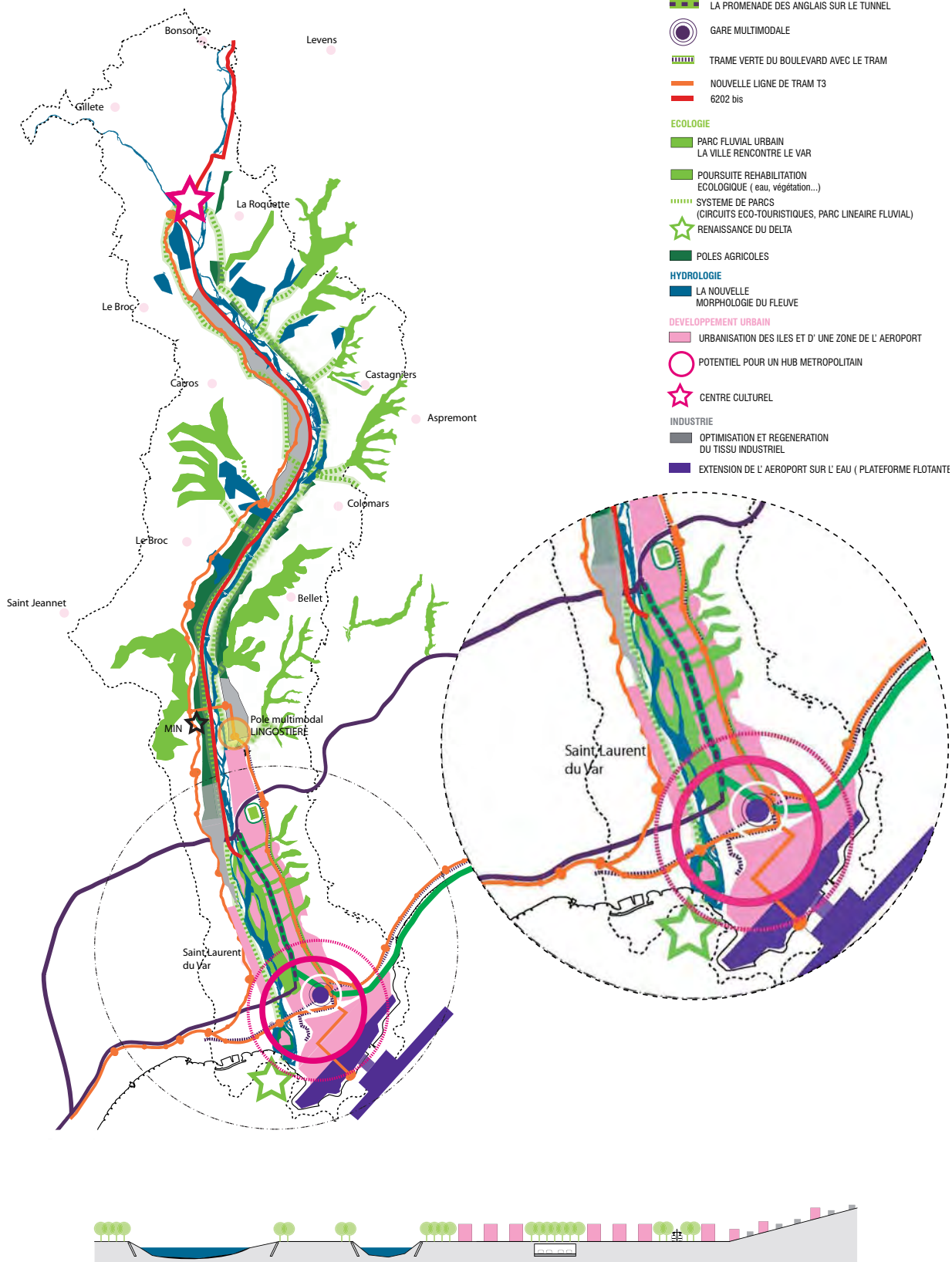
TROISIÈME PHASE - 2020/2025

FAISABILITE - PHASABILITE - DECLENCHEUR
troisième phase - 2020/2025



QUATRIÈME PHASE - 2025/2050

FAISABILITE - PHASABILITE - DECLENCHEUR
Quatrième phase - 2025/2050



PHASABILITÉ POUR LES 50 PROCHAINES ANNÉES

