

Ecovallée du Var



Etude de définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var pour une Ecovallée

1. la plaine du Var à la croisée des chemins

- 1.1 la question métropolitaine : économie/écologie
- 1.2 une vallée entre mer et montagne
- 1.3 une mosaïque de tissus, de métiers et de pratiques
 - habiter en haut
 - travailler, circuler
 - consommer en bas
- 1.4 un modèle à bout de souffle

2. une stratégie pour l'Ecovallée

- 2.1 inverser le regard pour un territoire partagé ville, vallée, Var
- 2.2 une écovallée si ...
 - ..une résille d'écosystèmes
 - ..une prise en compte du régime d'oued du Var
 - ..des activités agricoles stabilisées
 - ..un ambitieux projet de transport en commun
- 2.3 .des lieux de production, de transformation et de mixité
- 2.4 .de durable à phasable

3. mutations, transformations, créations au long du fleuve

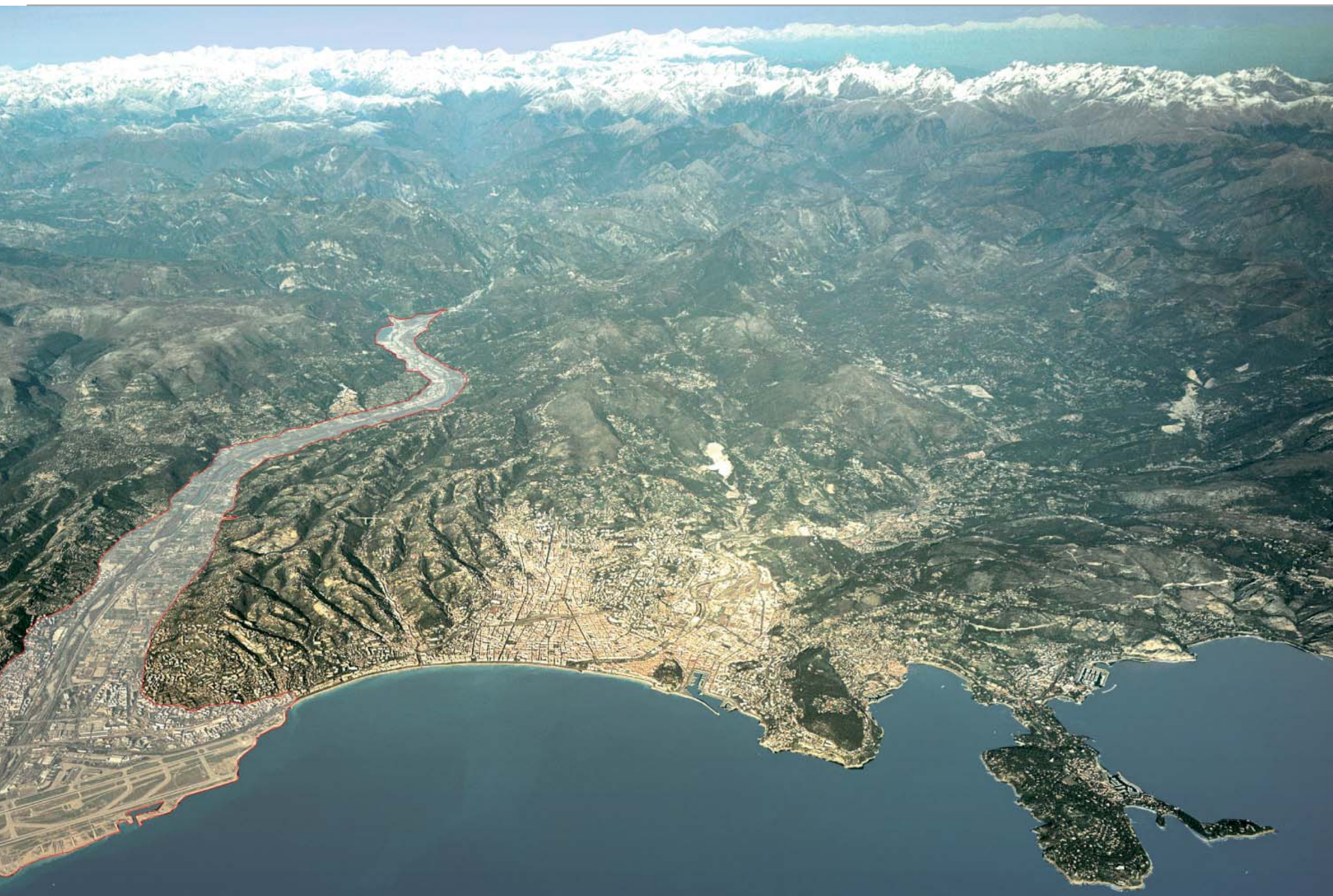
- d'amont en aval :
 - 3.1 *les oasis de Carros*
 - 3.2 l'agropole de la Gaude/St Jeannet/Gattières
 - 3.3 *les casiers de Var Central*
 - 3.4 *le campus@ d'Arboras*
 - 3.5 *e hub de St Augustin et les adresses de St Laurent du Var*

4. argument

- 4.1 hydraulique
- 4.2 énergies
- 4.3 commerces
- 4.4 déplacements
- 4.5 eaux potable et assainissement
- 4.6 réhabilitation et régelementation séisme et ERP

5. l'équipe





1

la plaine du Var à la croisée des chemins

1.1 la question métropolitaine : économie/ écologie

Ce que nous avons retenu du séminaire "Eco : développement durable - Ville durable", avec les élus, représentants de l'EPA/OIN, de la Ville, des représentants de l'Etat et de l'équipe OMA/AMO.

- démographie :

Dans les années 90 : un décrochement de l'Aire Urbaine de Nice.
Dans les années 2000 : un regain imputable à l'Ouest du Var. L'est du Var toujours en ralentissement.

La dynamique démographique est portée par les migrations avec un solde naturel nul. L'est du Var a un solde naturel négatif.

La population est âgée. Nice est une "ville de vieux" en comparaison avec la province et surtout avec les autres grandes villes françaises. Il y a peu de jeunes et d'actifs.

- économie et emploi :

C'est une ville de tourisme. Il y a un poids important et en forte progression des résidences secondaires dans le logement.

Nice ne fonctionne pas comme un pôle d'emploi. La structure et la dynamique de l'emploi sont portées par les secteurs à faible valeur ajoutée, tournés vers la demande locale. Le Scot de Sophia Antipolis s'affirme comme un pôle emploi et booste l'évolution de l'emploi salarié privé. La césure est marquée entre l'Est et l'Ouest de la Plaine du Var, en stock, en dynamique, en qualification de l'emploi...

- logement :

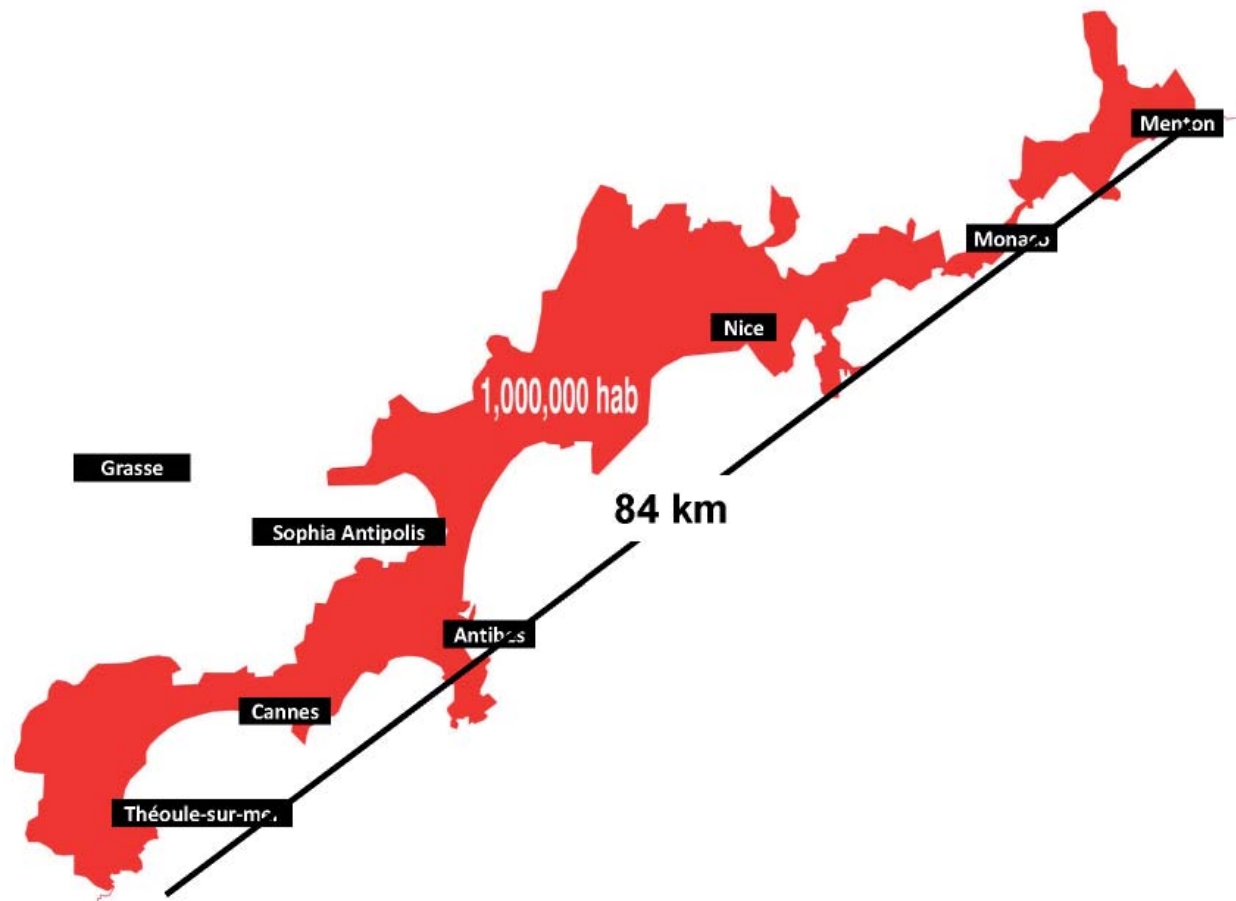
Il y a une faible variation des résidences principales (sauf à l'Ouest du Var) et une faible offre de logements sociaux. La rotation est faible et le développement du parc de logements est ralenti.

- hydraulique :

Nice est consommatrice d'eau, pour 100l distribués, 24 sont perdus avant d'arriver. La gestion de l'eau et des risques est une priorité.

- développement durable :

La candidature "EcoCité Nice Côte d'Azur" est concentrée sur la Plaine du Var. C'est un site contraint par les risques d'inondation, de mouvements de terrains ou d'incendie de forêt. L'accent sera mis sur l'éco-construction et les énergies renouvelable s'appuyant sur trois piliers : environnemental, économique, social/sociétal.

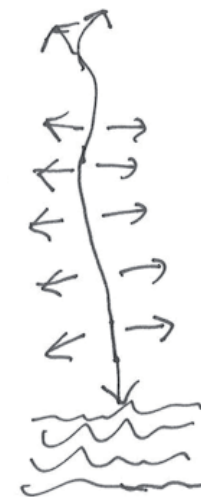


images extraites de l'étude positionnement international de la plaine du Var- 11/2009- AMO /OMA



images extraites de l'étude positionnement international de la plaine du Var- 11/2009- AMO /OMA

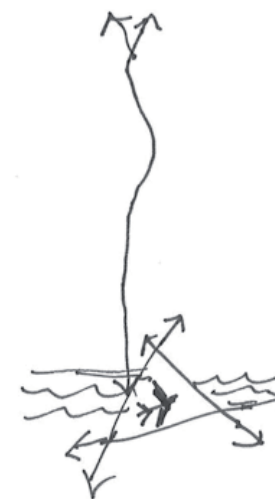
le Var une frontière évolutive



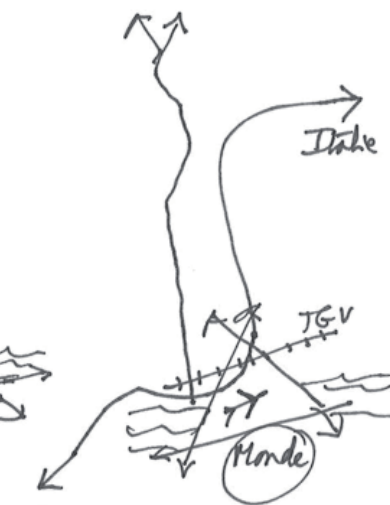
... les duchés



... les nations



... l'Europe



Espagne

... Global Littoral

Si certains soulignent le rôle du Var comme frontière de l'attraction métropolitaine, d'autres soulignent le rôle particuliers de Sophia Antipolis dans l'attractivité de l'Ouest par rapport à l'Est.

Cette question de la frontière est une vieille histoire : celle des duchés et des nations. Depuis l'Europe et, aujourd'hui, la globalisation, la notion de réseaux a déplacé la question territoriale et géographique. Le regard Est/Ouest a accompagné d'une vision Sud/Nord des développements urbains et de la métropolisation.

Cette vision dominante, où l'image de la plaine du Var est assimilée à la cour arrière de Nice, mérite d'être interrogée.



1.2 une vallée entre mer et montagne

C'est d'abord la puissante inversion de l'occupation du cadre collinaire qui marque le paysage.

Au Sud, les collines sont entièrement recouvertes d'une ville résidentielle diffuse mais compacte, prise dans quelques filets forestiers. Les jardins privés ou d'immeubles génèrent suffisamment d'arbres pour absorber une grande partie des villas et infrastructures. Cette matière urbaine est dense, et profite au maximum des pentes et de l'orientation vers la mer au Sud.

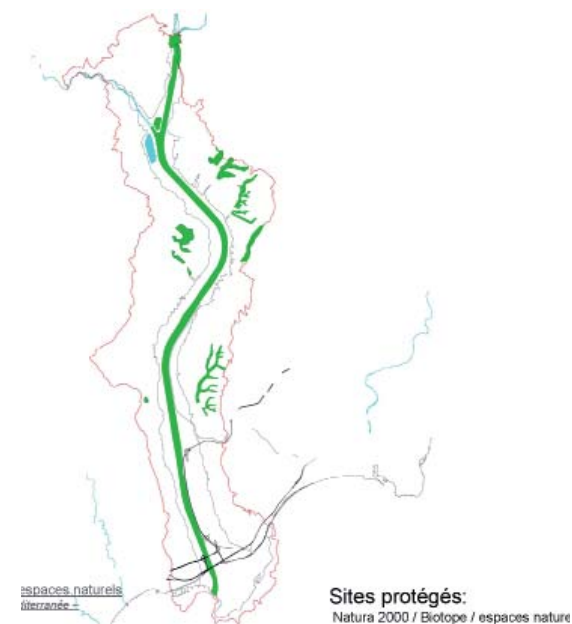
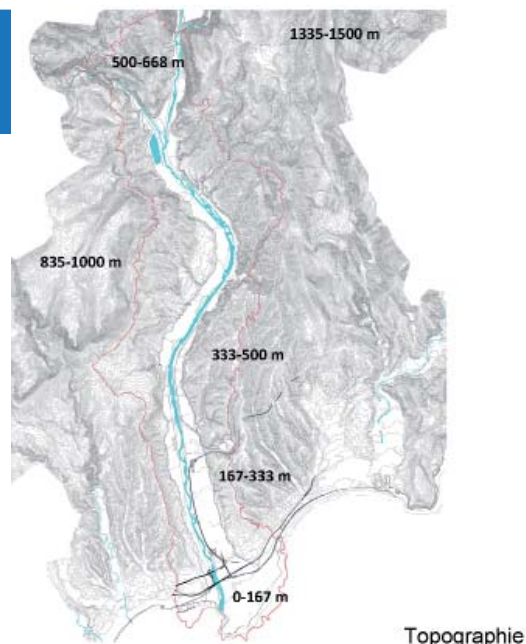
Au niveau de La Gaude, à mi-parcours, la proportion résidence/forêt s'inverse, relativement à l'accentuation de la pente.

La forêt devient dominante, et l'habitat disparaît, se regroupant en villages. La géomorphologie de montagne s'exprime de plus en plus fermement, et à la confluence la véritable géographie alpine apparaît au droit du bec de l'Estéron: la ville s'efface devant la montagne.

Cette progression linéaire reste cependant théorique, car l'espace collinaire est ridé par mille vallons et ruisseaux. En réalité les coteaux se décomposent en une mosaïque de versants orientés très différemment, plus ou moins pentus, plus ou moins profonds.

Le charme de cette vallée du Var réside ici, dans le grand contraste généré entre l'horizontalité des terrains de rives du fleuve, (terres reconquises dans le temps par l'homme sur le Var) et la variété des situations collinaires remplies de balcons, terrasses, ravins et forêts.

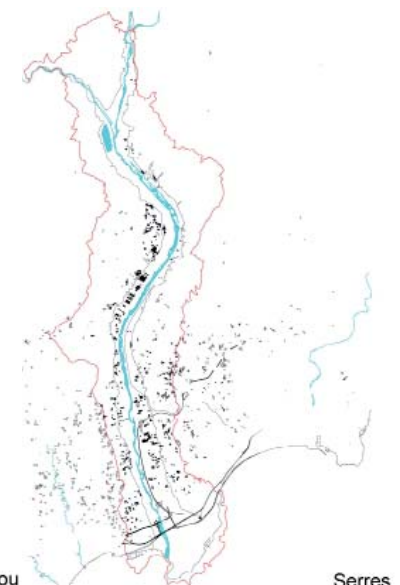
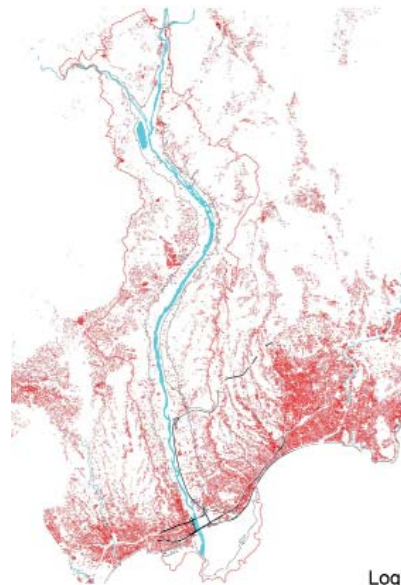
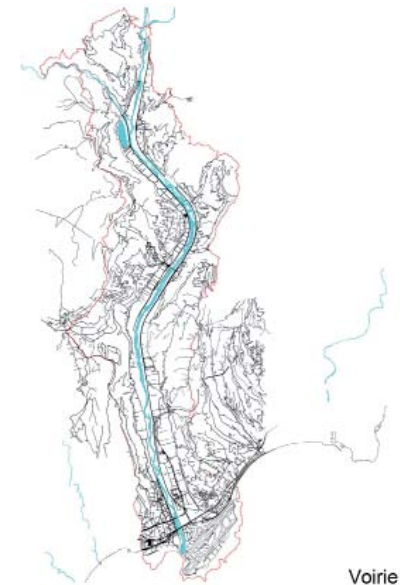
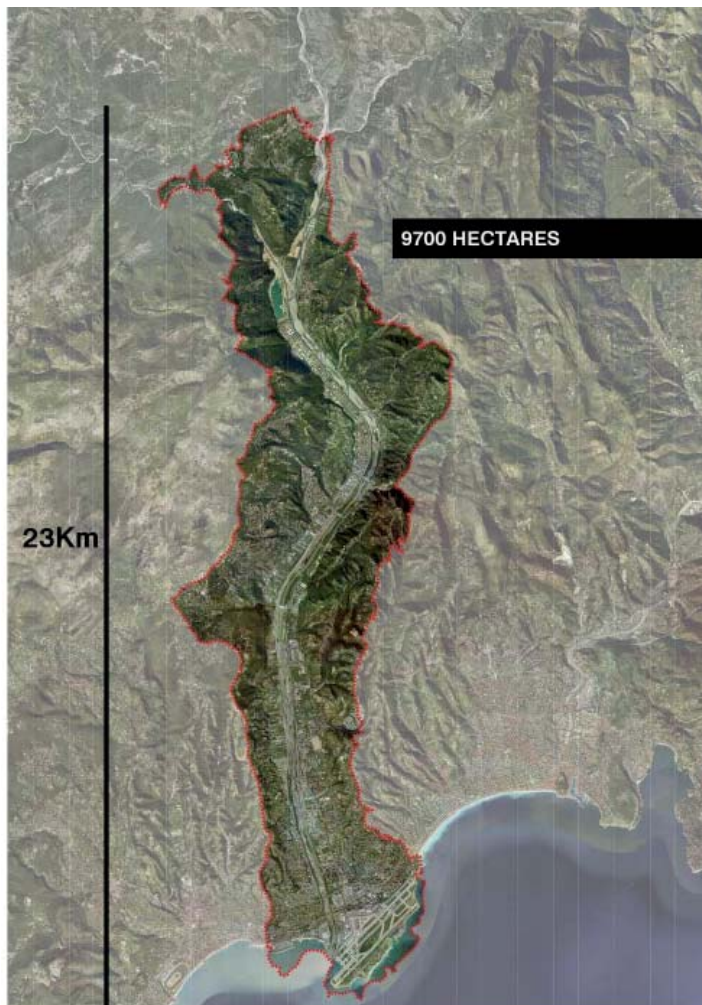
La qualité du projet territorial passera par son aptitude à animer la plaine sans l'étouffer et habiter les collines de façon différenciée et respectueuse.



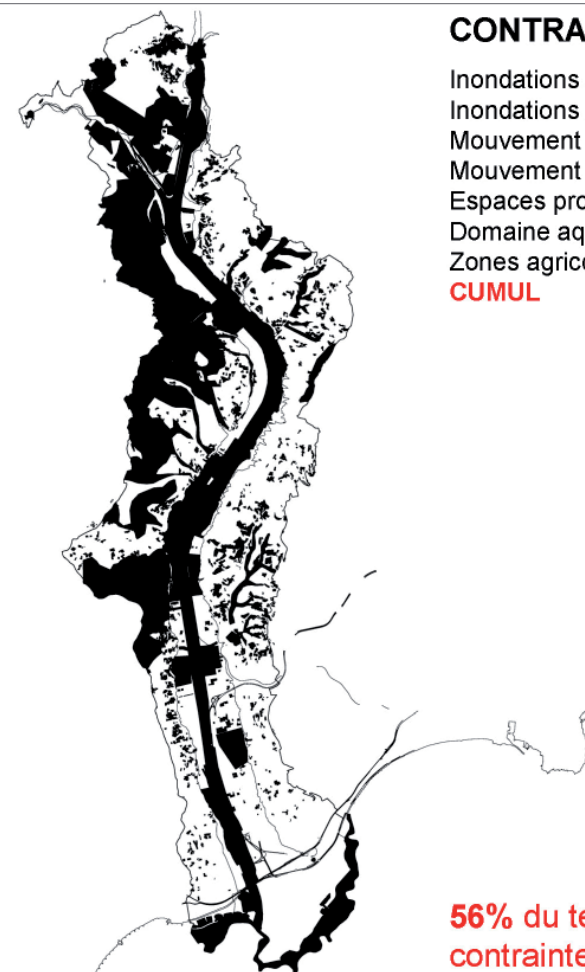
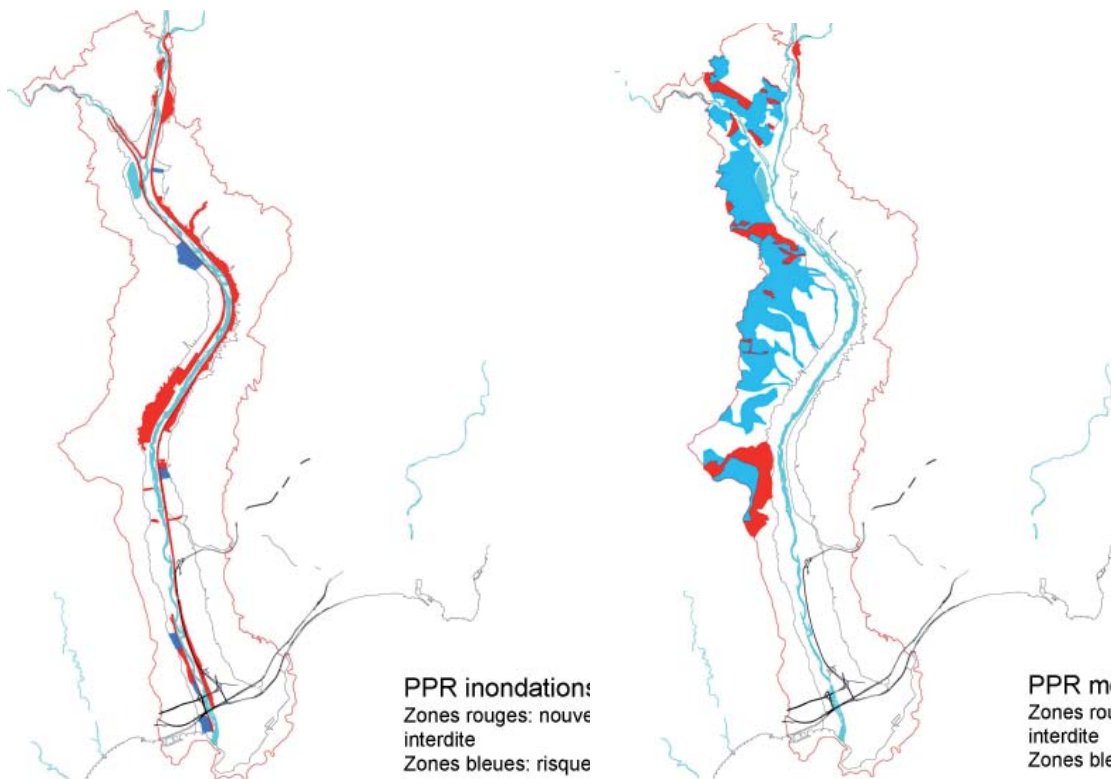
images extraites de l'étude positionnement international de la plaine du Var- 11/2009- AMO /OMA



un territoire urbanisé



images extraites de l'étude *positionnement international de la plaine du Var*- 11/2009- AMO /OMA



CONTRAINTE 1+2+3+4+5+6+7

Inondations zone rouge	479 HA
Inondations zone bleue	83 HA
Mouvement de terrain zone rouge	414 HA
Mouvement de terrain zone bleue	429 HA
Espaces protégés	785 HA
Domaine aquatique	256 HA
Zones agricoles	1932 HA
CUMUL	5378 HA

56% du territoire présente des contraintes d'aménagement

1.3 une mosaïque de tissus urbains et agricoles

Depuis la route des coteaux, la vallée du Var apparaît comme une mosaïque en continuel renouvellement : les "casiers" agricoles tracés par et pour l'irrigation, accueillent indifféremment serres, garages, maisons, centres commerciaux, casses ou loueurs de voitures, quartiers de logements... Seul Carros et sa zone industrielle apparaît homogène du point de vue de l'occupation.





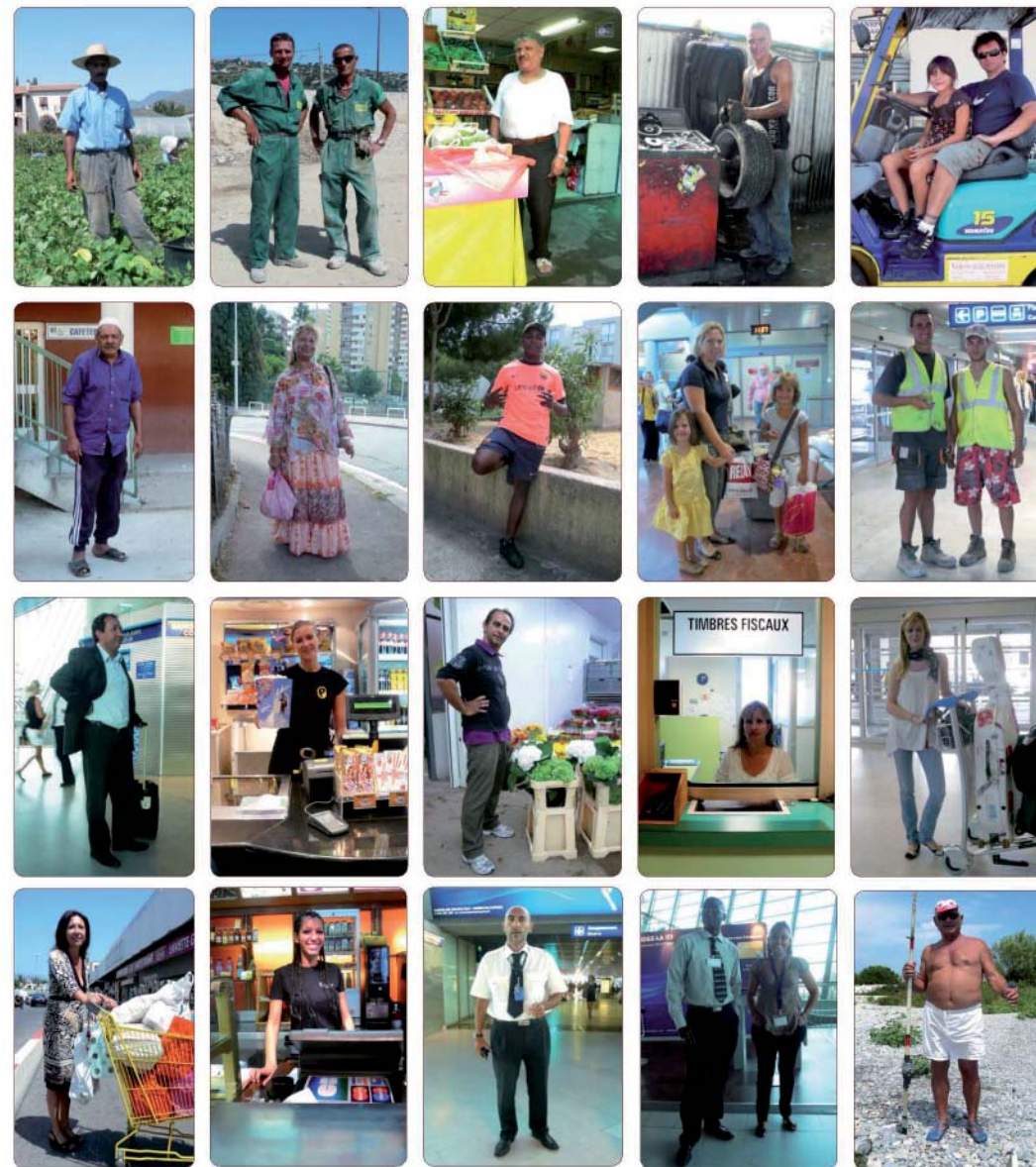
... de métiers

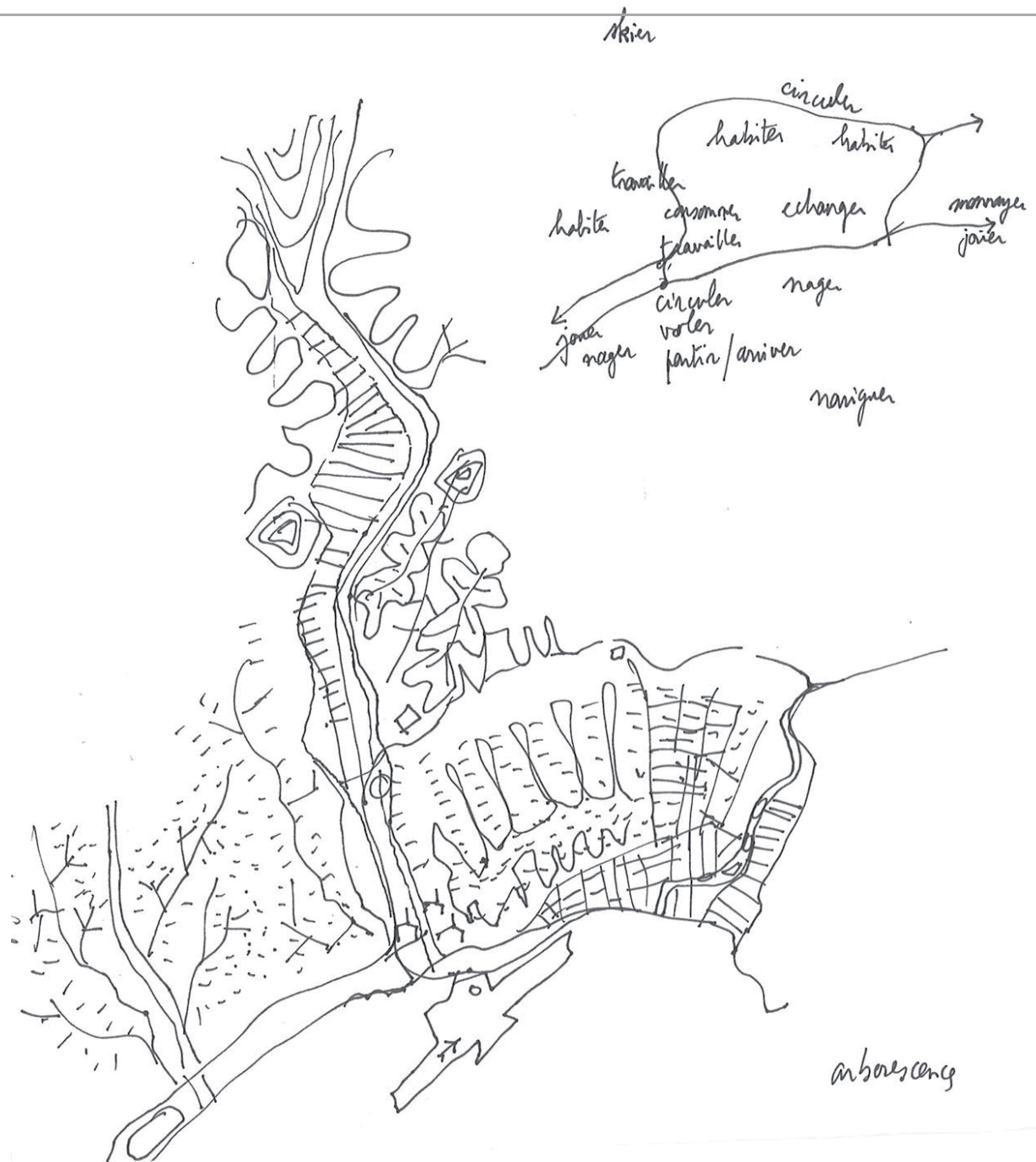


A la mosaïque de tissus, correspond une diversité de population, plutôt à faibles revenus, travailleurs ou consommateurs : mécaniciens, vendeurs, maraîchers, vendeurs de voiture, résidents en foyers, usagers de l'aéroport et de la grande distribution, ouvriers des entreprises de Carosseries, employés...

Cette diversité de population marque le rôle de brassage de la Plaine, lieu où l'on se déplace, on consomme, on travaille plus qu'on n'habite.

La concentration des qualifications « métropolitaines » s'effectue dans 4 communes dont 3 dans le SCOt de Sophia : Valbonne, Biot, La Gaude et Villeneuve Loubet, et beaucoup de cadres travaillant à l'Est du Var vivent à l'Ouest





... et de pratiques

circuler en bas

des infrastructures grandes consommatrices d'espaces agricoles

Les objectifs de développement à atteindre sont très ambitieux : + 50 000 emplois + 50 000 logements. Pour assurer un bon fonctionnement urbain, une synergie entre urbanisme et déplacements est évidemment nécessaire. On en est loin.

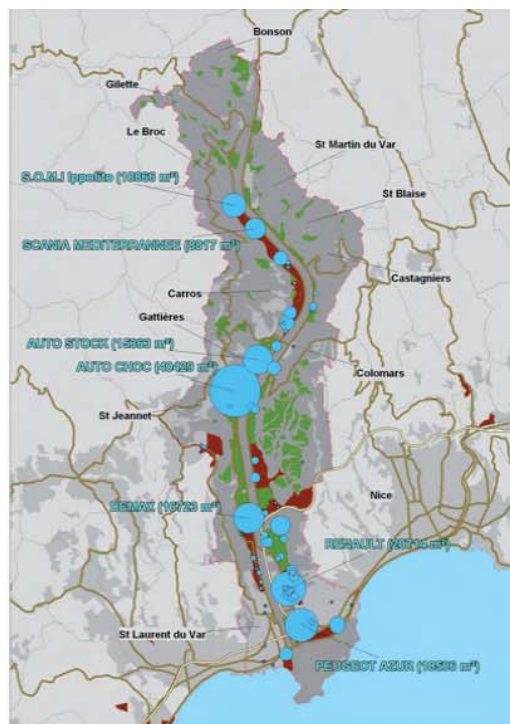
La situation actuelle est bien décrite dans l'étude réalisée par le CETE Méditerranée qui pose le rapport entre déplacements routiers et transport en commun.

«Le réseau routier dans la plaine du Var est un réseau dense, saturé, contraint et peu extensible. De fait, les enjeux déplacements sont étroitement liés aux transports collectifs».

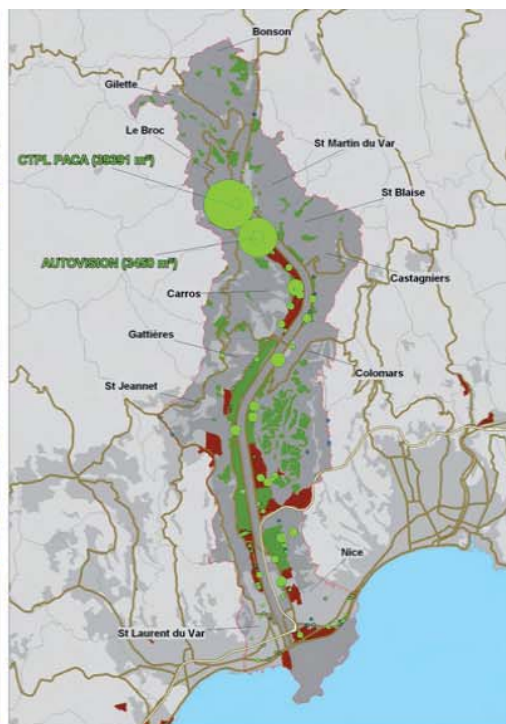
Actuellement les transports en commun restent peu développés au niveau de la vallée. Il faut ajouter que les réseaux de déplacements doux sont très peu denses.

De plus, la vallée s'est constituée en lieux de services automobiles particulièrement disgracieux : marchands, loueurs, casseurs, stations services, garages, parkings, occupent, y compris sur les terres agricoles, près de 50 ha. Mais l'emprise de l'automobile ne se mesure pas qu'aux modes de déplacement mais aussi à l'emprise spatiale des infrastructures routières dans l'espace et dans le paysage, notamment rive droite, où la nature autoroutière et les profils, même avec des digues surélevées, coupe la vue du Var sur des kilomètres.

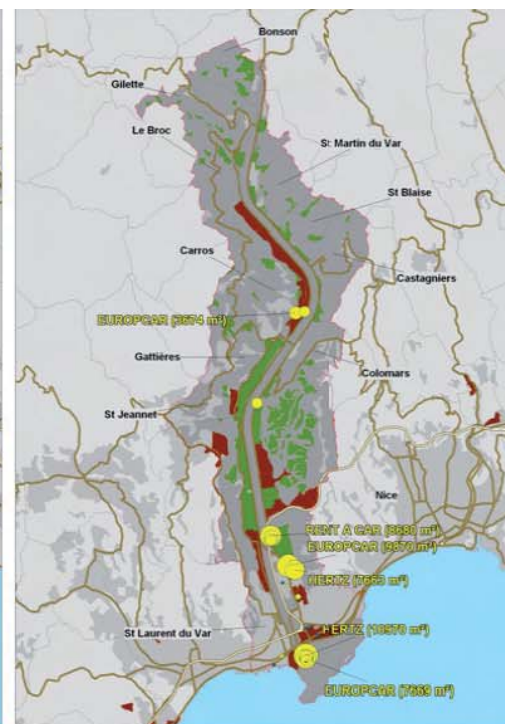




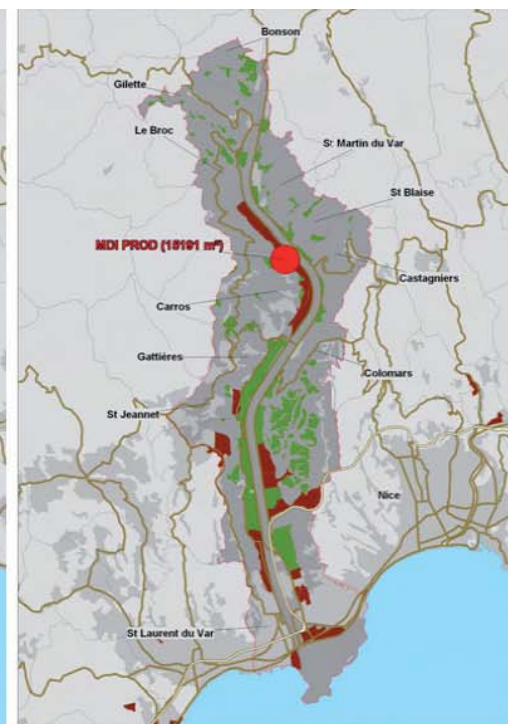
79 commerces d'automobiles ou
de pièces détachées (casses)
y compris leurs zones de stockage
= 22 ha



121 garages de réparation et
entretien dont 33 ont une activité
commerciale
= 14 ha



28 entreprises de locations, y
compris leurs zones de stockage
et préparation
= 8 ha



1 industrie : 1,5 ha **Compléter.**
Mail à H. Zekhri

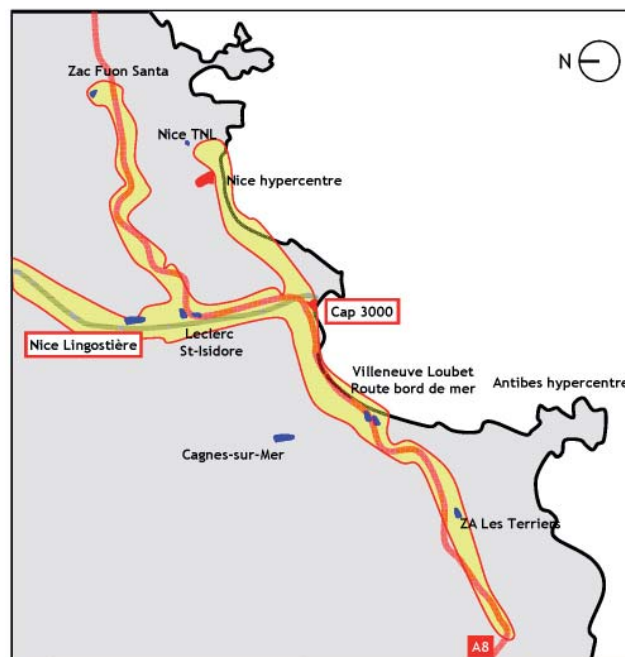
(source : CCINCA – UNSA – mars 2010)

consommer en bas

La grande distribution consommatrice en déplacements

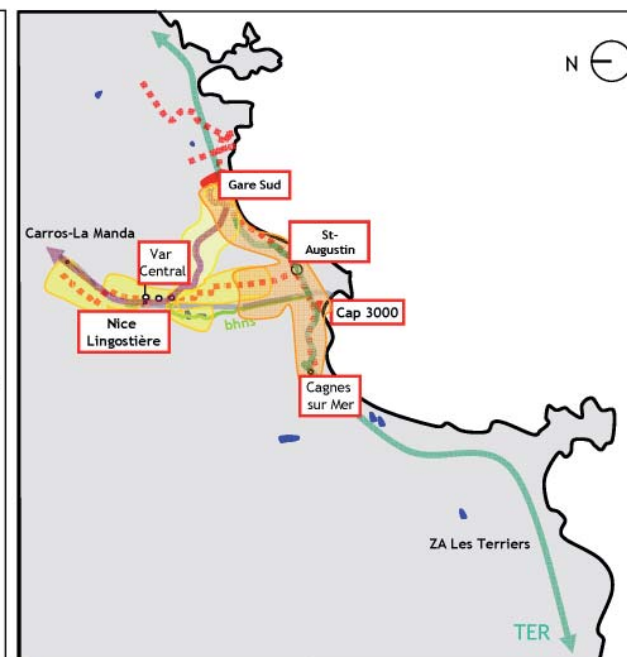
Le secteur de la Plaine du Var est aussi marqué par l'importance des pôles commerciaux. Cap 3000 s'appuie ainsi sur une zone de chalandise de plus d'1 million de personnes, 10 millions de visiteurs par an, et le centre commercial Carrefour génère à lui seul près de 400 millions d'euros de chiffre d'affaires. L'impact des flux générés par les équipements commerciaux et les infrastructures sur son environnement est évidemment très important : plus de 20 millions de visiteurs estimés par an dans les pôles de destination de la Plaine du Var. De plus ces visiteurs viennent majoritairement de loin, 46% du CA des hypermarchés proviennent d'une clientèle extérieure à l'OIN, taux supérieurs à 75% pour les grandes et moyennes surfaces et magasins populaires.

Zone d'influence Voiture de Nice Lingostière + Cap 3000



Zone d'influence voiture à 15 minutes avec 1 changement d'axe

Zone d'influence TC de Nice Lingostière et Cap 3000



Zone d'influence TC à 15 minutes avec 1 changement maximum

En voiture ou en TC, les aires d'attractivité des pôles commerciaux sont superposées. Un report modal potentiel qui pourra être utilisé comme levier pour transformer les parkings et les modes de consommation.

La Gaude :
Extension jardinerie 6 000 m²



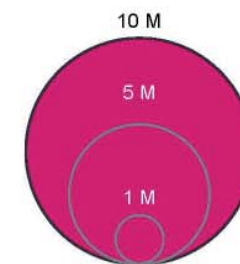
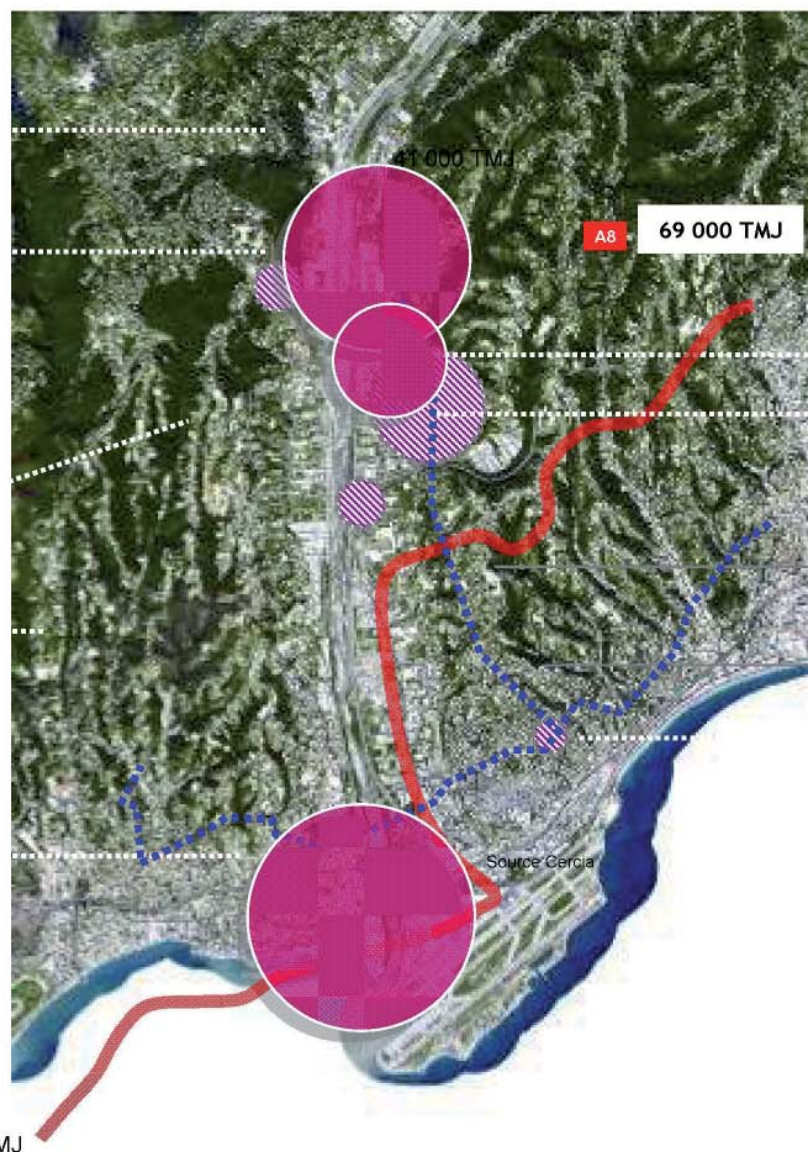
Lingostière : 8M/an
Carrefour : 3,5 M
Leroy Merlin : 2,5 M/an
(estimation)
Forum : 1,7 M/an

Laurent-du-Var, Intermarché :
Extension / transfert

Antibes-sur-Mer, Quartier St-Jean :
2 700 m² (GMS / boutiques)



CAP 3000 :
10 M/an



Visiteurs par an
(hypothèse : 300 jours ouverts)
..... Projet Tramway



Leclerc St-Isidore : 2,9 M/an
(estimation)

Grand Stade + Commerces : 3
M/an
+ 27 000 m²

La Plaine (?)

ORU Les Moulins
Création de 3 000 m² env. (proximité)
Arénas - Aéroport
100 000 m² dont 5 000 m² shon
commerces

110 000 TMJ

1.4 un modèle à bout de souffle *des coups partis*

Le lancement du grand stade et ses stationnements, la préemption foncière rive droite par le déplacement du MIN, les pré-tracés pour la ligne 3, sont quelques uns des "coups partis".

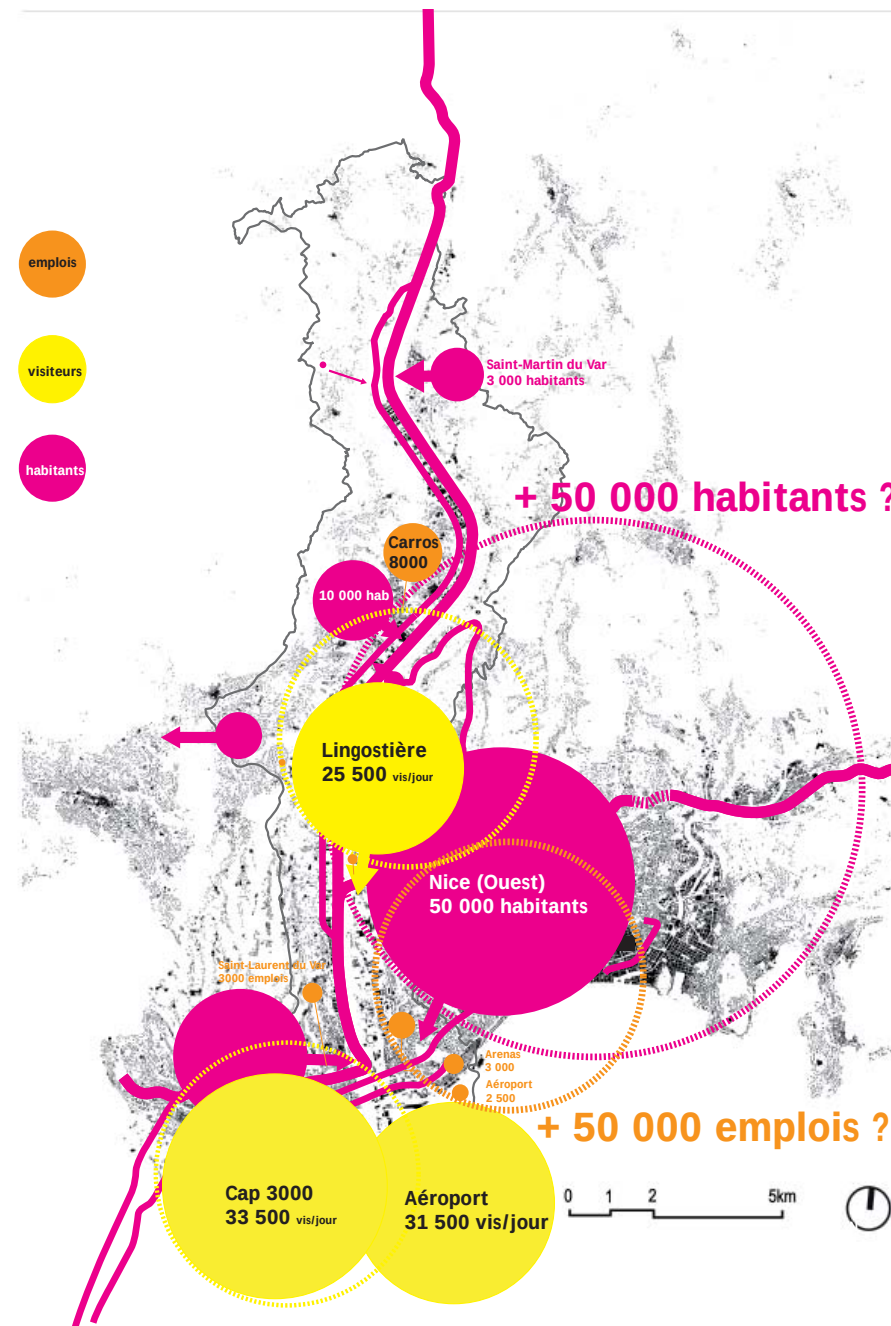
Nous proposerons d'intégrer ces sujets à l'intérieur du projet territorial et urbain en optimisant l'espace, compactant échangeurs et stationnement notamment, afin de sortir progressivement du modèle tout-automobile qui prévaut aujourd'hui.

ville		superficie	logements	bureaux	activités / équipements / tourisme	calendrier
Saint-Martin du Var	Les Condamines	7 ha				?
La Gaude	Parc d'activités	44 ha		9 000 m ²		?
Saint-Isidore		12 ha	800 logements 64 000 m ²			?
Nice	Grand stade	?			35 000 places + 20 000 m ²	2016
Nice	Les Arboras	?	1 000 logements 80 000 m ²			
Cagnes-sur-Mer	Technopolis	?	41 000 m ²	15 550 m ²	20 700 m ²	2011
Saint-Laurent du Var	zac Point du Jour	4,2 ha SHON		16 150 m ²		
Nice	Les Moulins projet ANRU	?				2016
Nice	Meridia	30 ha SHON	500 habitants 16 000 m ²	135 000 m ²		
Nice	L'Arenas	17 ha		195 000 m ²		
Nice	POLE MULTIMODAL					
	Nouveau MIN	14 ha 50 000 m ² SHON				
TOTAL		ENVIRON 100 ha	201 000 m ²	265 000 m ²	40 700 m ²	

2

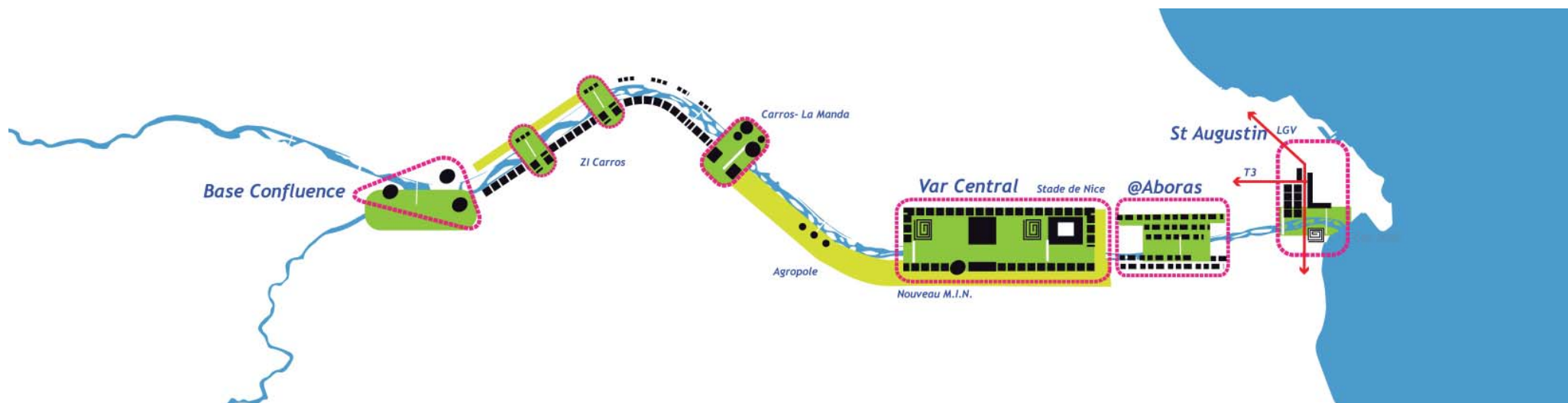
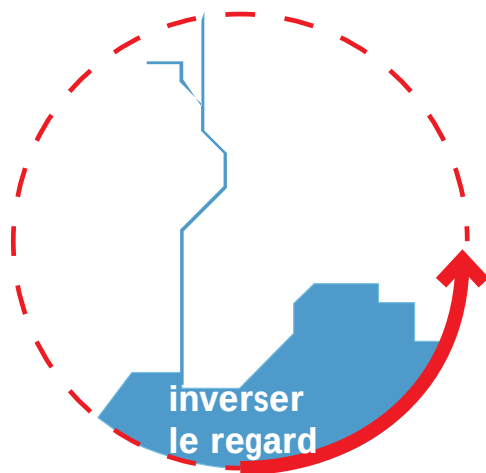
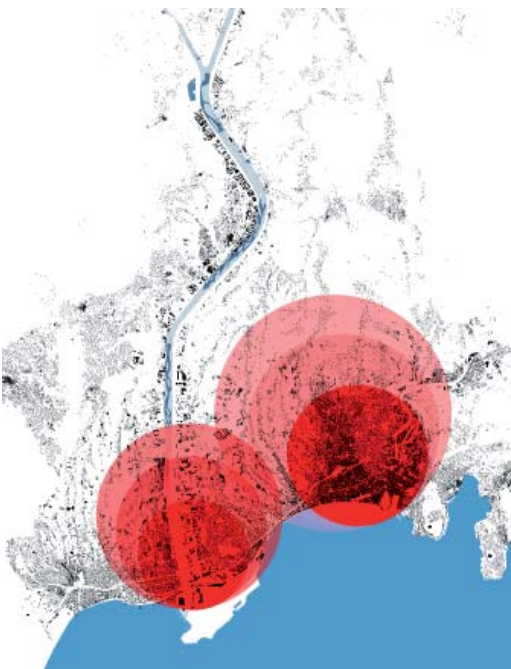
une stratégie pour l'Ecovallée

2.1 inverser le regard pour un territoire partagé, au bord du fleuve...Var, ville(s), vallée



Jusqu'alors, la vallée du Var é toujours été considérée comme un espace d'expansion de la métropole auréenne, une aire d'accueil des fonctions servantes de la grande ville.

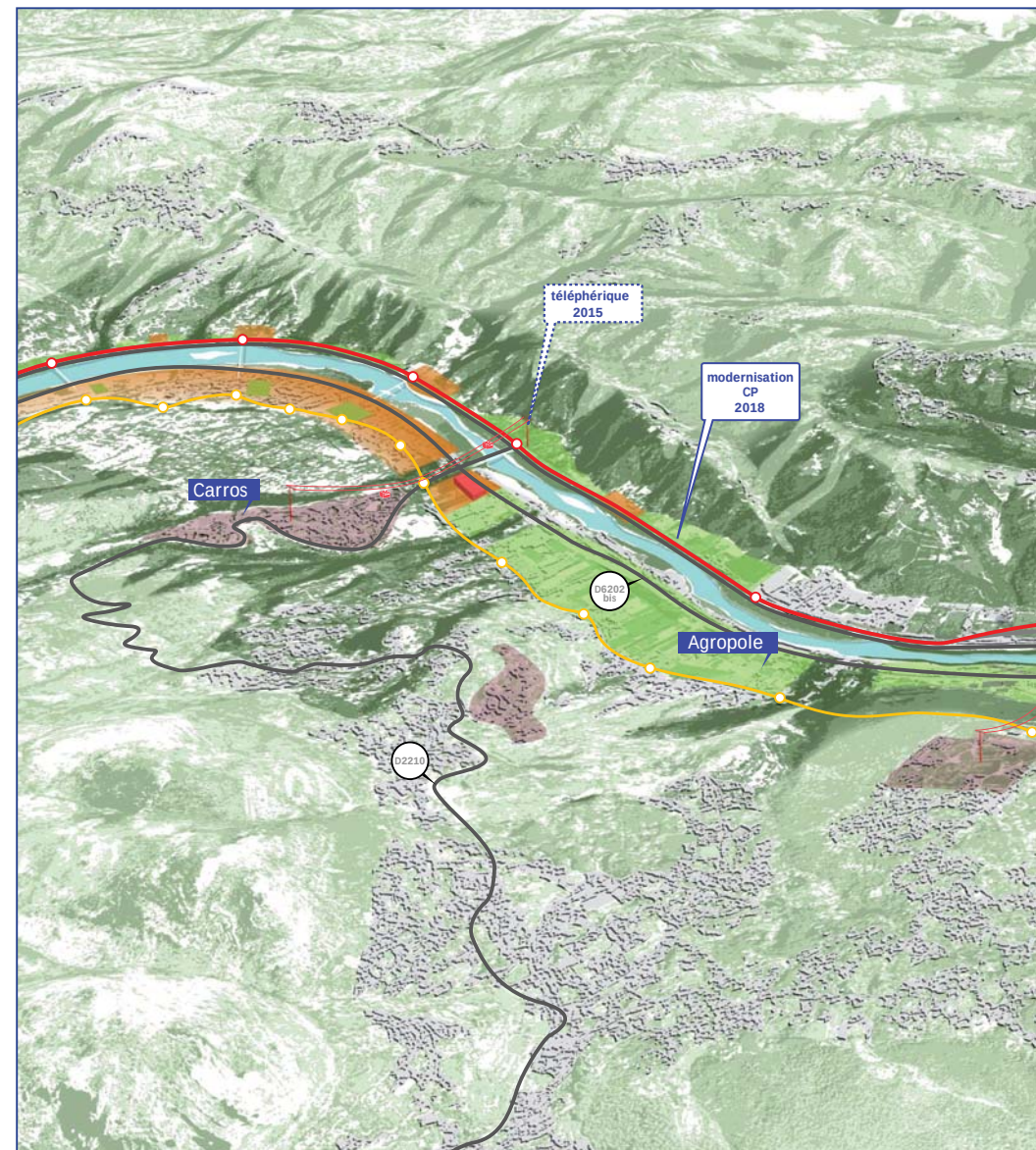
Construire une stratégie pur une écovallée commence par inverser la vision de la vallée du Var à commencer par le plan.

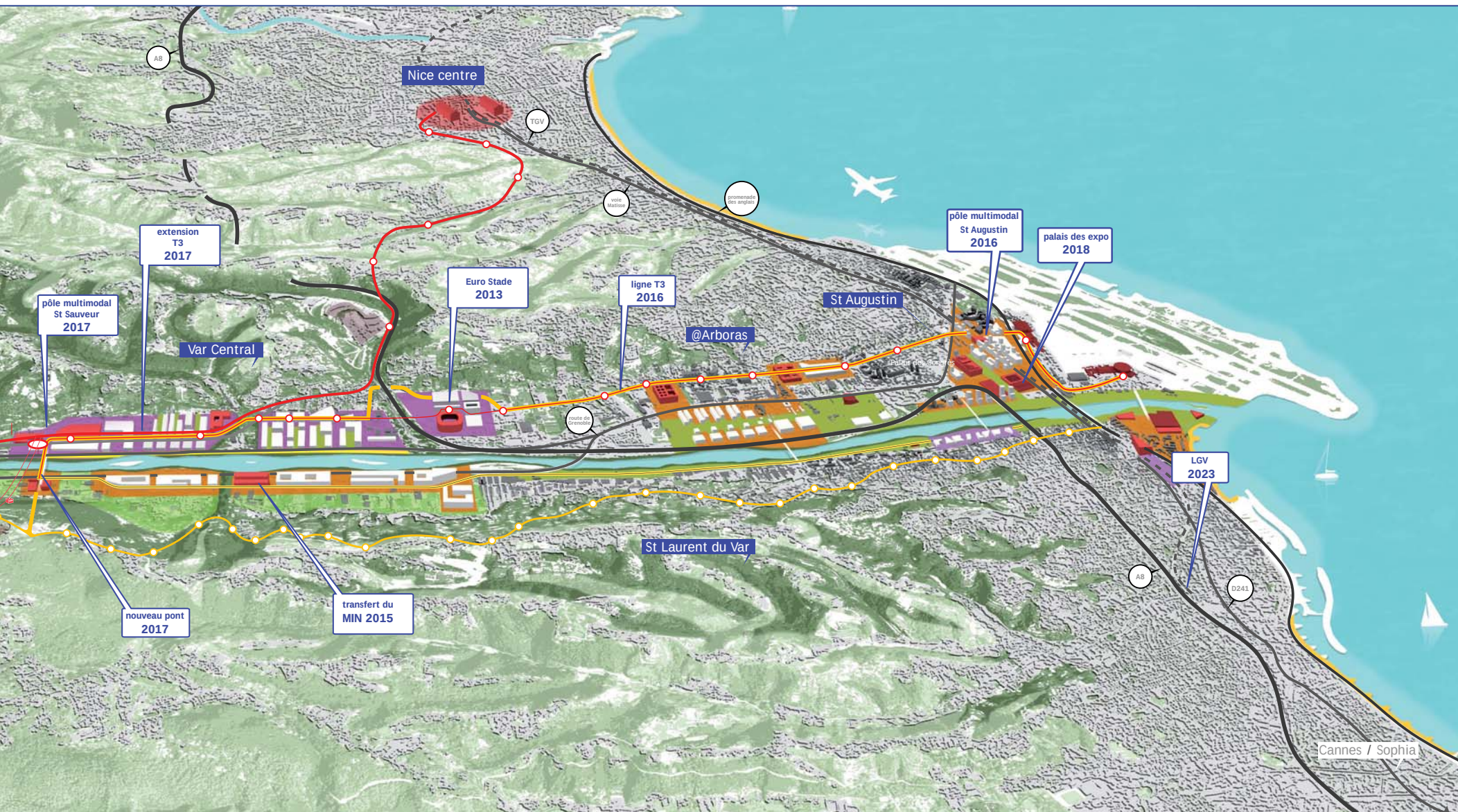


2.2 une écovallée si

Label « Eco-town » - Royaume Uni:

- 1 - Zéro émission de CO₂,
- 2 - 40% de la superficie en espaces verts,
- 3- Performance énergétique des logts permettant d'économiser plus de 70% de CO₂ au-delà de la réglementation actuelle,
- 4 - 30 % minimum de logements sociaux,
- 5 - Plus de 50% des résidents n'utilisant pas de voiture individuelle,
- 6 - Au moins 1 emploi par logement pouvant être assuré sans utilisation de VI,
- 7 - Logements situés à 10' à pied d'un TC et des services de proximité,
- 8 - Indices de performance des logements en recyclage des déchets, gestion de l'eau et réduction de la pollution (cf. Code for sustainable homes)





Usuellement, on parle de "plaine du Var", non seulement pour désigner le fond de la vallée, mais aussi par extension toute la vallée. Ce glissement sémantique reflète sans doute le peu d'intérêt accordé au territoire dans son ensemble, l'espace plat attirant plus les convoitises des aménageurs.

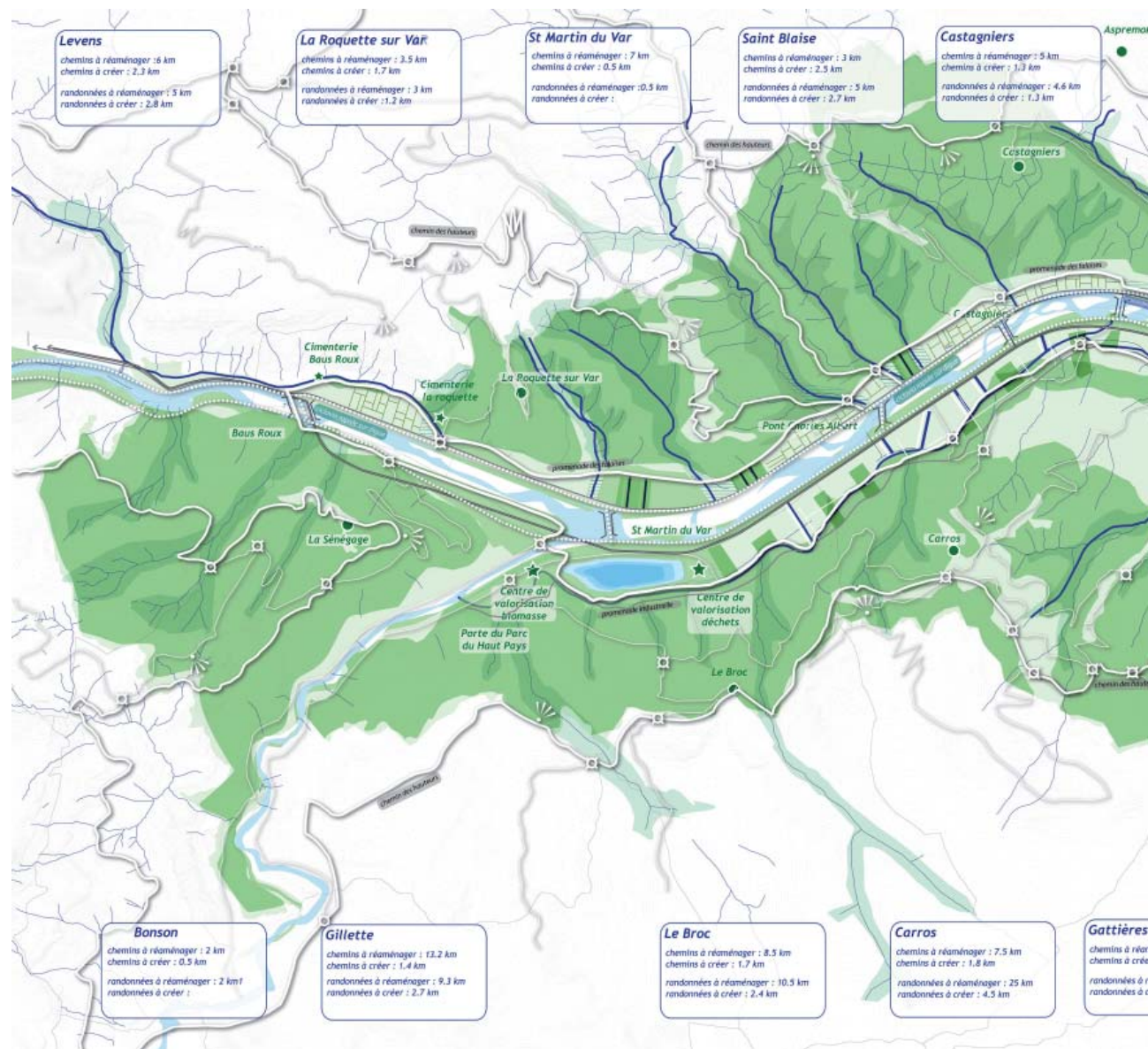
Cette obstination à parler de "plaine", là où le géographe voit une vallée, s'explique peut-être par la difficulté à considérer l'ensemble du territoire, et notamment à percevoir le fleuve.

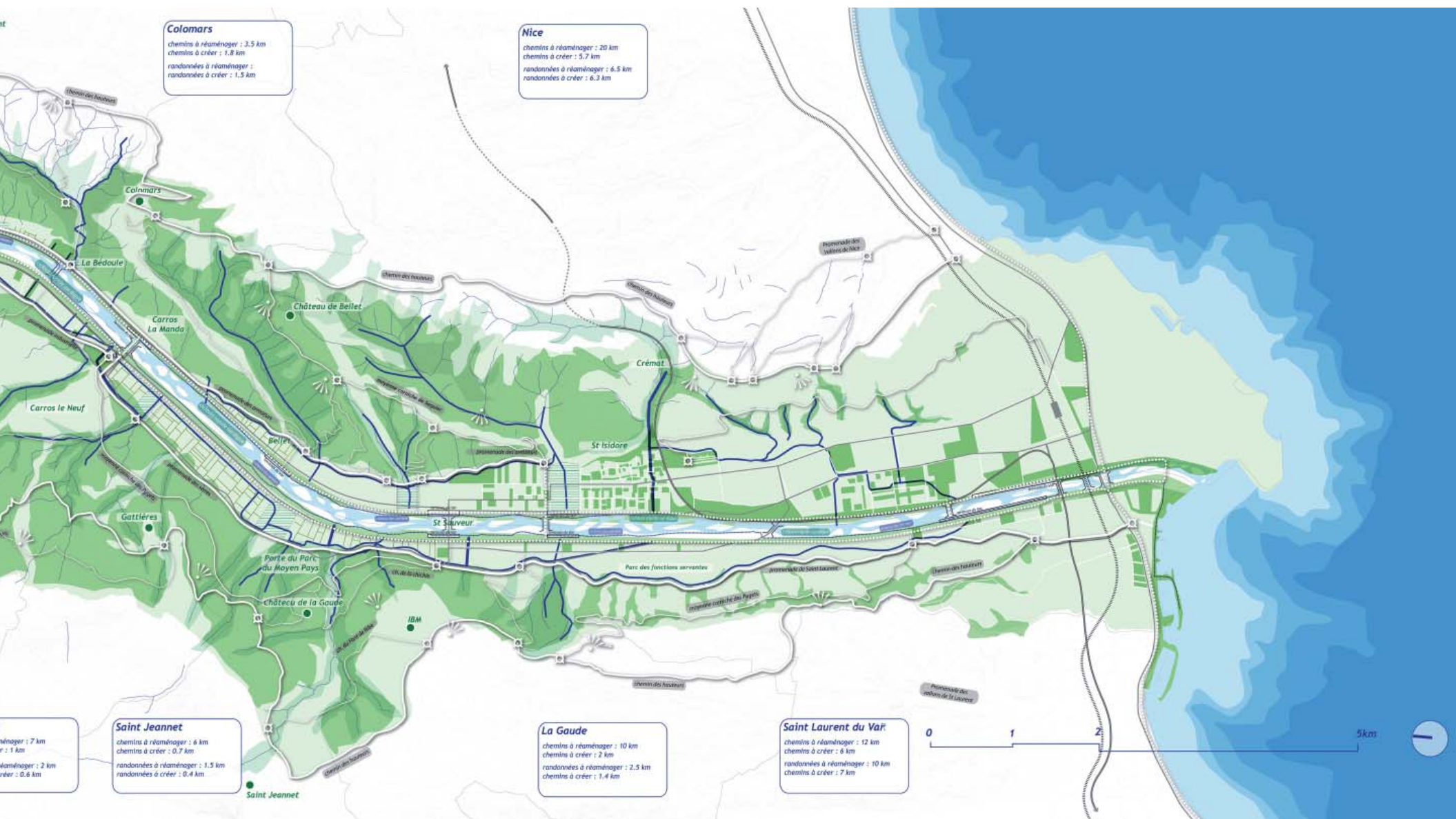
Mais la vallée du Var représente bien plus qu'un simple sillon géographique traversé par son fleuve, c'est une pièce en devenir de la métropole littorale niçoise.

Il s'agit de renouer avec la territorialité des lieux et d'en faire le gage de réussite du projet. Pour A. Magnaghi, "la soutenabilité du développement implique que la production de territorialité soit conçue comme un facteur déterminant de la production de la richesse."

L'approche que nous faisons est exprimée par séparation volontaire de six strates de cohérence territoriale, six niveaux distincts d'identification spatiale, mêlant observations et intuitions à l'échelle globale de l'OIN.

Cette analyse/projet dite "paysagère" ébauche des systèmes d'actions distincts et juxtaposés, dans l'espace réglementaire et foncier, dans l'épaisseur géographique, dans le temps et dans les fonctionnalités urbaines.





C'est d'abord la puissante inversion de l'occupation du cadre collinaire qui marque le paysage.

Au Sud, les collines sont entièrement recouvertes d'une ville résidentielle diffuse mais compacte, prise dans quelques filets forestiers. Les jardins privés ou d'immeubles génèrent suffisamment d'arbres pour absorber une grande partie des villas et infrastructures. Cette matière urbaine est dense, et profite au maximum des pentes et de l'orientation vers la mer au Sud.

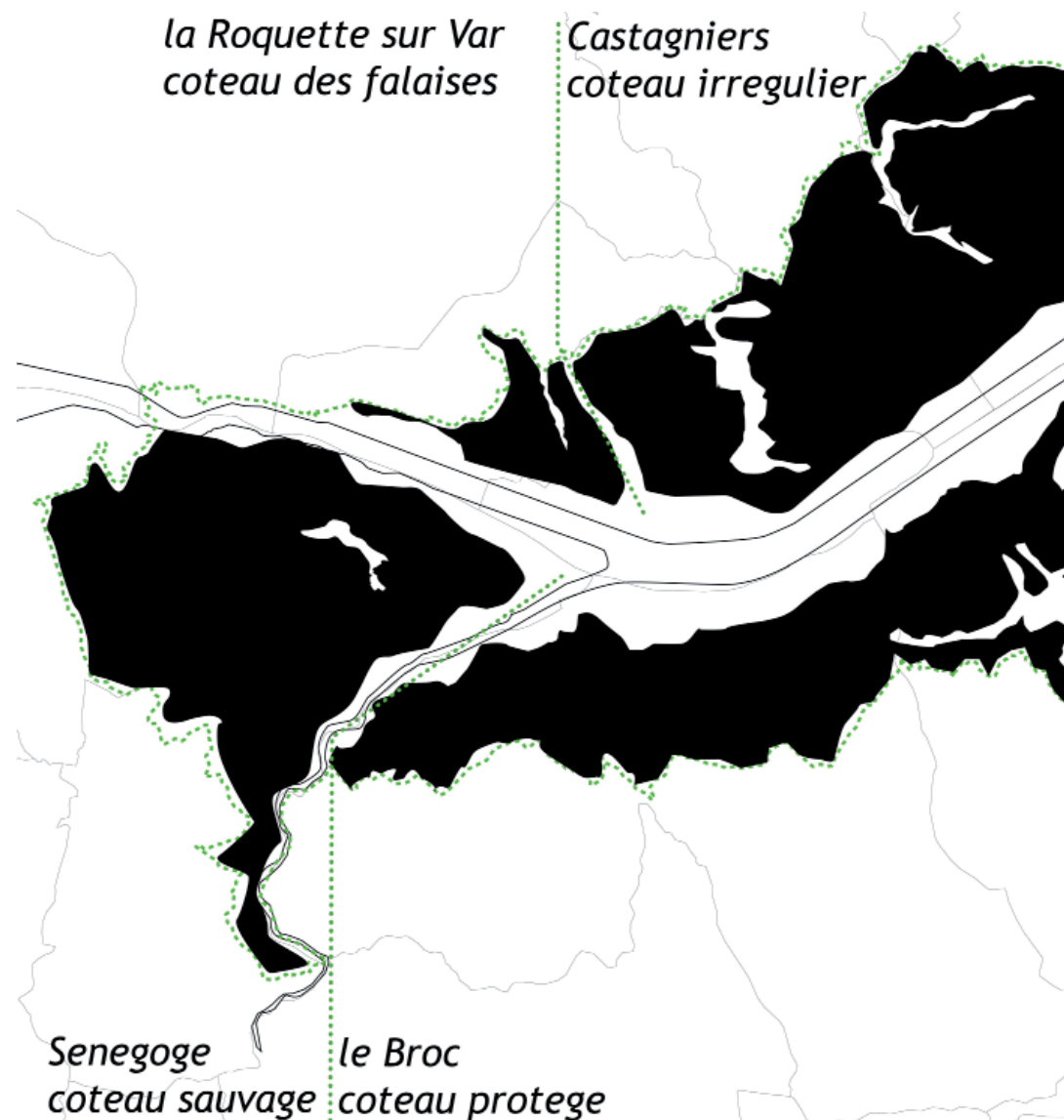
Au niveau de La Gaude, à mi-parcours, la proportion résidence/forêt s'inverse, relativement à l'accentuation de la pente.

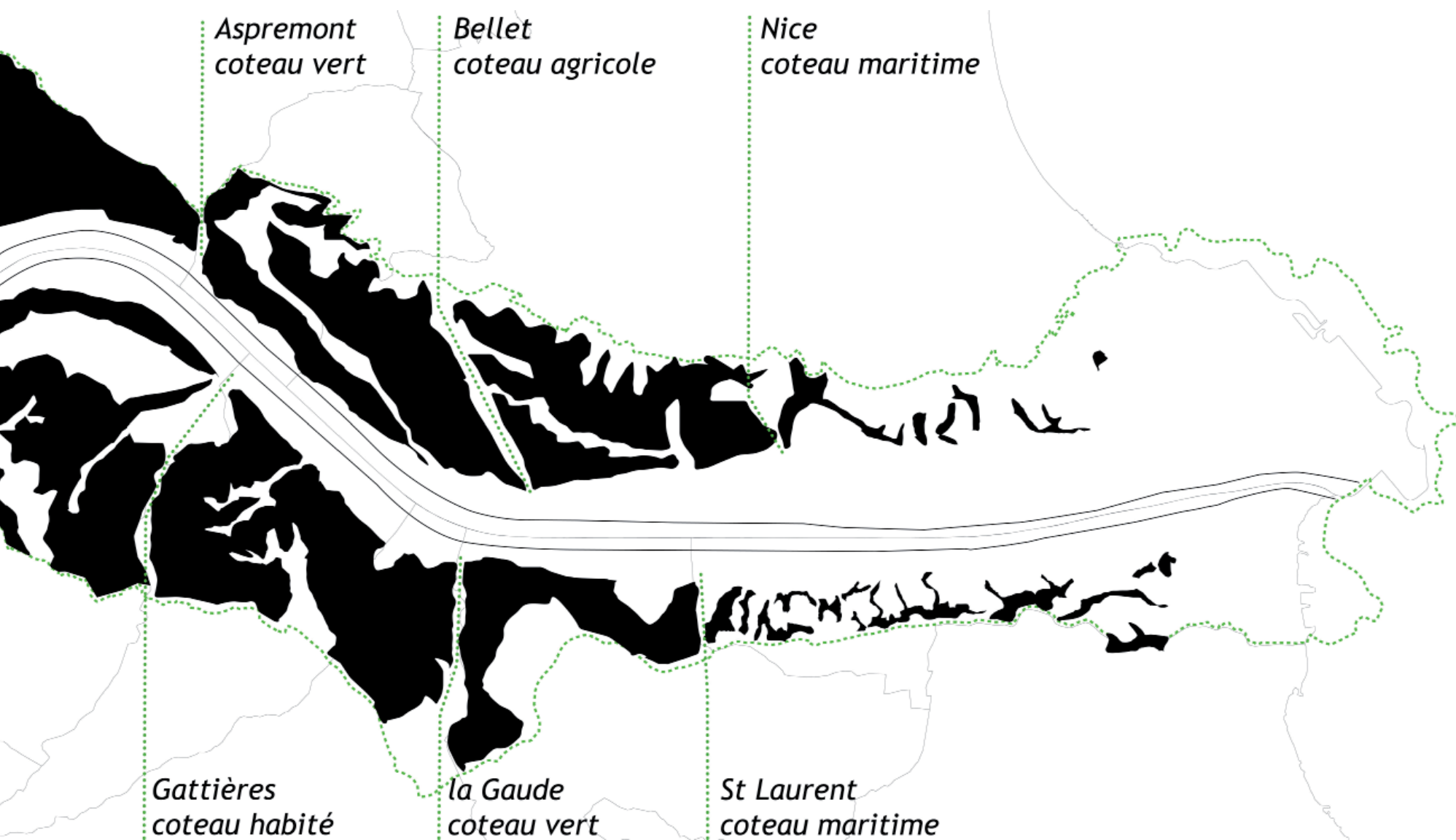
La forêt devient dominante, et l'habitat disparaît, se regroupant en villages. La géomorphologie de montagne s'exprime de plus en plus fermement, et à la confluence la véritable géographie alpine apparaît au droit du bec de l'Estéron: la ville s'efface devant la montagne.

Cette progression linéaire reste cependant théorique, car l'espace collinaire est ridé par mille vallons et ruisseaux. En réalité les coteaux se décomposent en une mosaïque de versants orientés très différemment, plus ou moins pentus, plus ou moins profonds.

Le charme de cette vallée du Var réside ici, dans le grand contraste généré entre l'horizontalité des terrains de rives du fleuve, (terres reconquises dans le temps par l'homme sur le Var) et la variété des situations collinaires remplies de balcons, terrasses, ravins et forêts.

La qualité du projet territorial passera par son aptitude à animer la plaine sans l'étouffer et habiter les collines de façon différenciée et respectueuse.





le parc hydraulique

La deuxième strate de cohérence territoriale s'exprime au travers de l'eau.

Une des premières étapes dans la re-territorialisation de cette vallée est bien de faire émerger son identité à travers ce qui la structure au plus profond d'elle-même : son réseau hydrographique.

Partout présente ou sous-jacente, l'eau régule l'occupation des espaces, mais est considérée de manière fragmentaire et uniquement technique :

le delta où le fleuve rencontre la Méditerranée, le Var canalisé et ses divagations alluvionnaires, les ruisseaux creusant les vallons, les délicats raccordements de versants sur le fleuve, les canaux de réception des pieds de pente, les ouvrages de drainage, d'infiltration, la nappe phréatique si proche de la surface, et puis les crues qui ravagent la plaine.

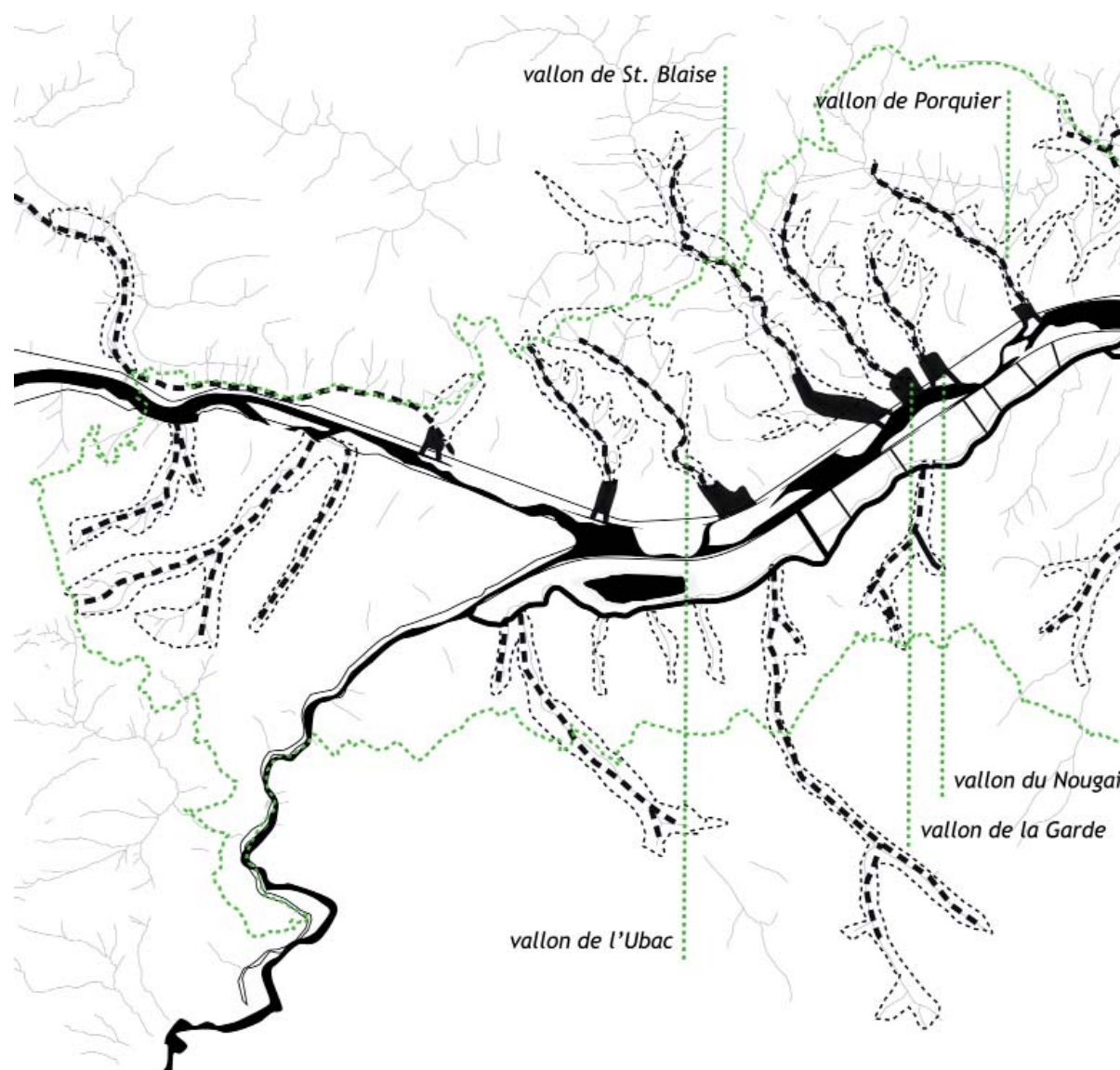
Le projet d'éco-vallée reconsidère toutes ces expressions de l'eau en un seul système, complexe certes, mais en interaction mieux assumée, et plus visible avec le paysage urbain et l'utilisation prospective des sols.

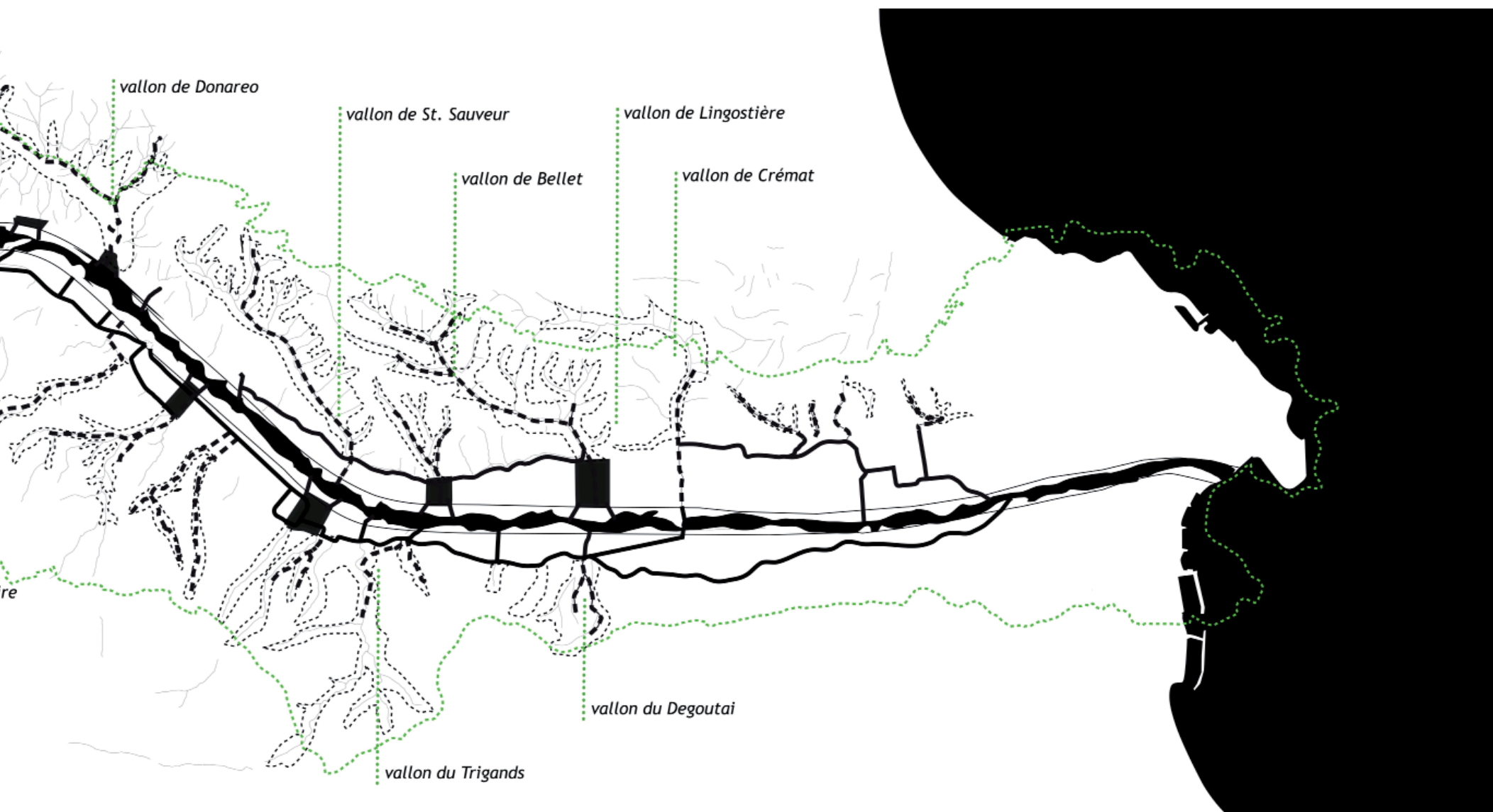
Les vallons obscurs (ou non d'ailleurs) seront nettoyés progressivement et dégagés de tous obstacles forçant l'évacuation de la mosaïque des bassins versants.

L'idée est de rétablir les liens entre les vallons et le fleuve afin d'assurer une connexion écologique entre ces habitats remarquables.

Il va s'agir de "renaturer" les exutoires des vallons. Les exutoires busés ou canalisés seront supprimés au profit d'espaces publics végétalisés à même d'absorber les surplus d'eau en provenance des vallons (zones de débordement).

Des surfaces de parcs agricoles ou urbains remplaceront les busages et raccordements étroits avec le fleuve. Leur fonction de stockage ne retardera pas plus d'une heure la crue du Var, mais l'occupation des surfaces de la vallée sera rythmée par ces ouvrages à ciel ouvert, marquant la porte d'entrée de chaque vallon.





Les canaux et biefs de drainage et/ou agricoles seront réparés et recalibrés pour une nouvelle répartition de l'eau dans les terres et comme support de cadre de vie.

Des noues et canulets compléteront, dans les nouveaux quartiers et dans les espaces déjà urbanisés, la dentelle des lignes d'eau.

Les berges du Var seront aménagées par séquence et ponctuellement pour restituer des possibilités d'approche voire d'accès dans le lit mineur.

L'eau, et sa présence symbolique ou concrète, n'est jusqu'à présent avant tout que contrainte. Reconsidérée positivement sur l'ensemble du territoire de l'OIN, elle redevient une valeur centrale des paysages et porteuse d'une partie importante rythmant l'identité de la vallée.

Ce réseau de canaux agricoles fera le lien entre les pôles agricoles préservés et les sanctuaires de biodiversité. Ainsi, l'espace périurbain sera traversé par des couloirs écologiques, formant un système réticulé dont les habitants profitent pleinement et dans les mailles duquel s'insèrent des zones productives.

la résille des cheminements

Le Var a depuis toujours été perçu comme une barrière entre Est et Ouest, longé mais peu traversé, même depuis le XIXème qui a réduit considérablement sa largeur et son champ d'expansion.

Chaque coteau a pour sa part été investi, et dans les secteurs Sud largement construits, mais chaque "pièce" de territoire est restée relativement peu accessible, voire isolée.

Qu'il s'agisse des crêtes difficiles à desservir ou de la plaine qui n'est que traversée dans sa longueur, ces sites fonctionnent indépendamment, avec peu de liens entre eux.

Dans les nouveaux quartiers, la trame urbaine sera démultipliée, ainsi qu'à l'échelle de la vallée et des réseaux de transports en commun lourds.

Par contre un autre système, parallèle, existera pour permettre une pratique libre et environnementale des paysages: la résille des cheminements.

Il s'agit de compléter par environ 60Km de chemins de randonnée, allées coupe-feu ou sentiers, les quelques 200 Km de chemins existants qui relient les coteaux entre eux et au fleuve.

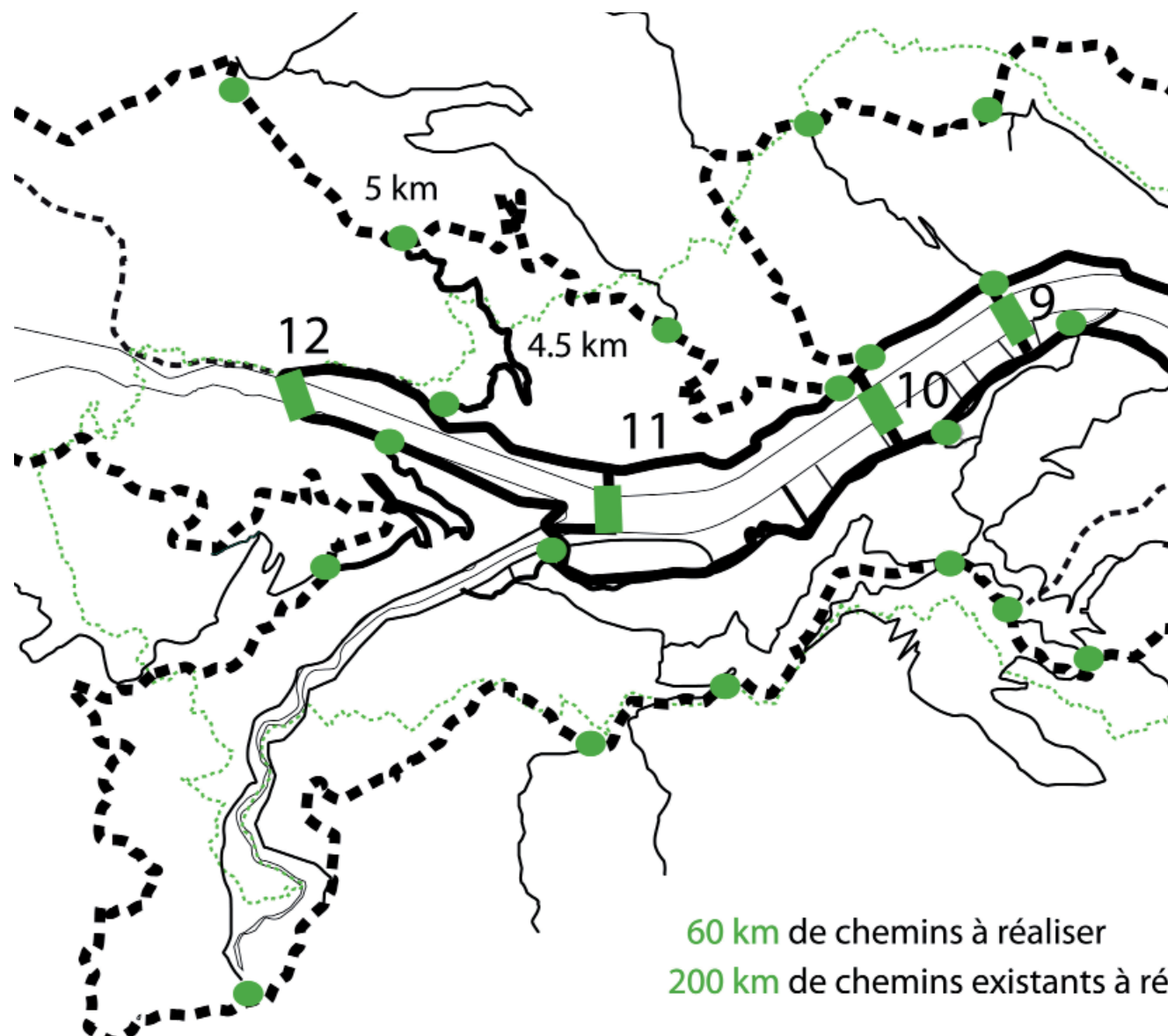
Ces "pontages" permettant de connecter les pistes, chemins et voies existant, créeront la possibilité de développer des "boucles d'usage" entre haut et bas, entre balcons et points de vue ou sites architecturaux.

Ces traverses, raccords et ponts, démultiplieront l'espace fonctionnel traditionnel (résidentiel et économique) et l'ouvriront aux pratiques de nature urbaine sur une vaste échelle (10 000 Ha).

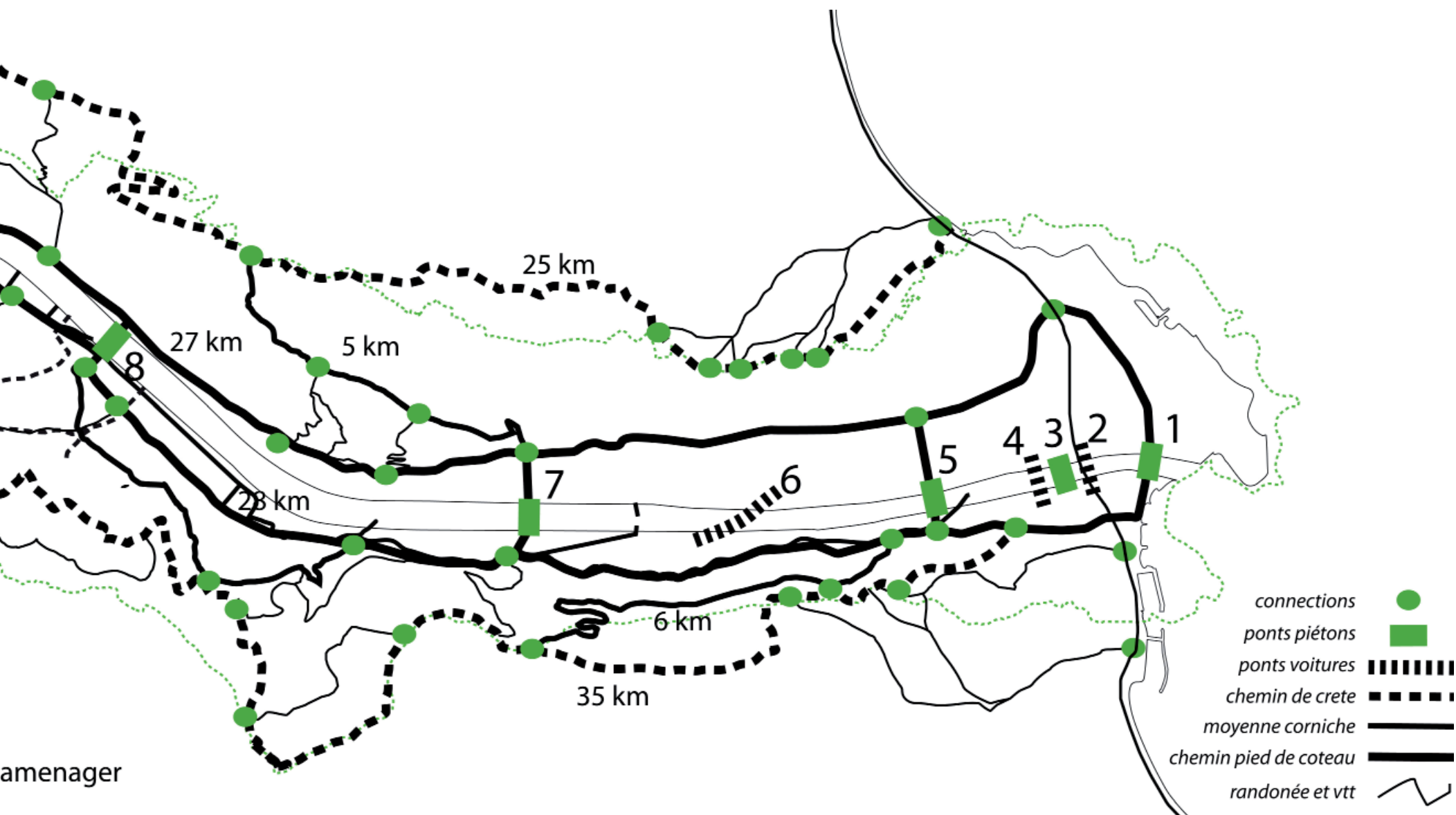
Il s'agit de mettre en place des "corridors" d'oxygénation et de liberté urbaine pour permettre aux habitants de pratiquer sports et détente, sans s'extraire forcément du paysage urbain qu'ils fréquentent.

Cette offre, ténue mais hautement symbolique, fera du lien entre les communes de l'OIN et permettra certainement de renforcer les dispositifs de connaissance, protection et entretien des espaces à vocation naturelle avoisinants.

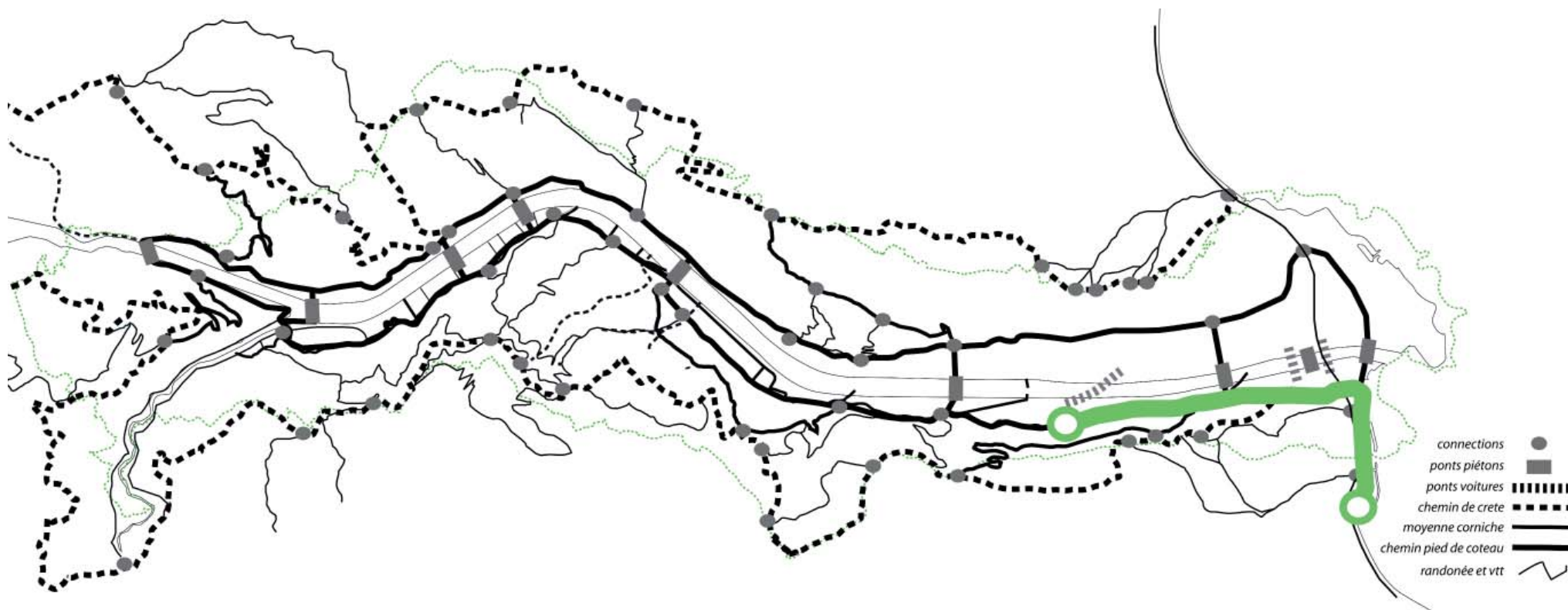
Un balisage global introduira cette mise en cohérence progressive et donnera une dimension culturelle aux sites à découvrir.



60 km de chemins à réaliser
200 km de chemins existants à ré

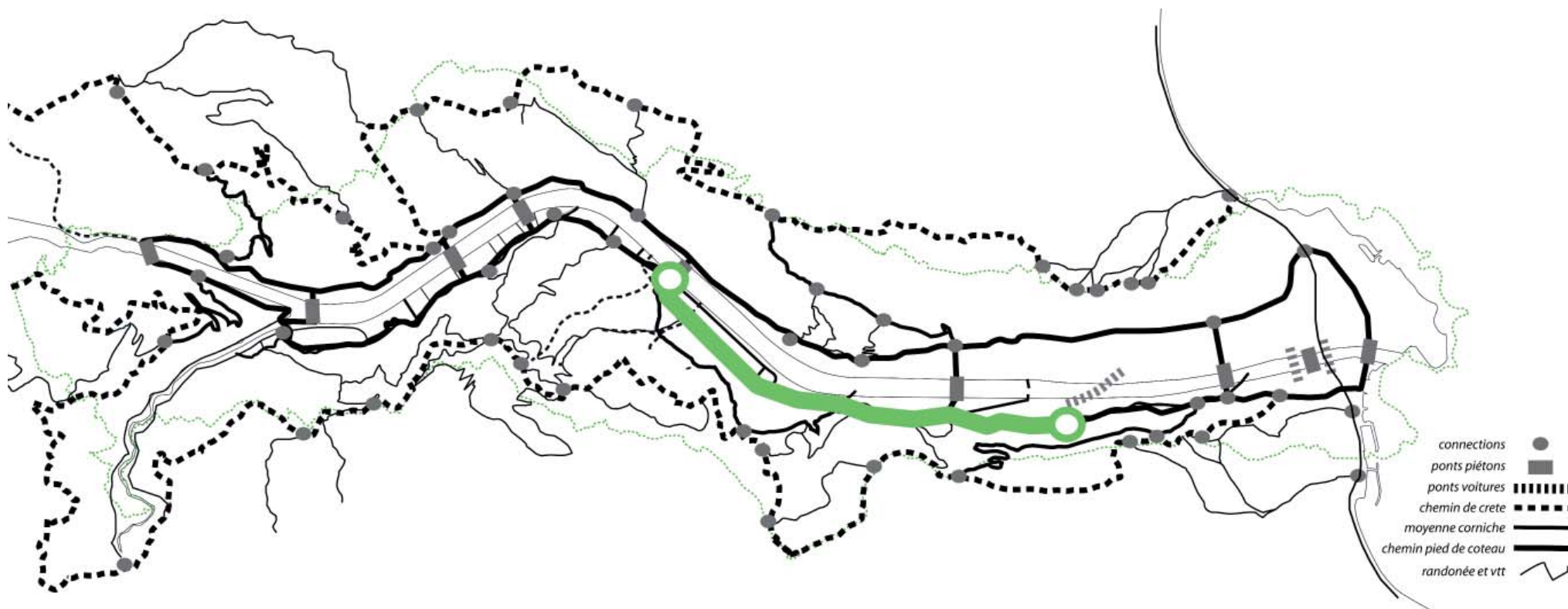


la promenade de Saint Laurent



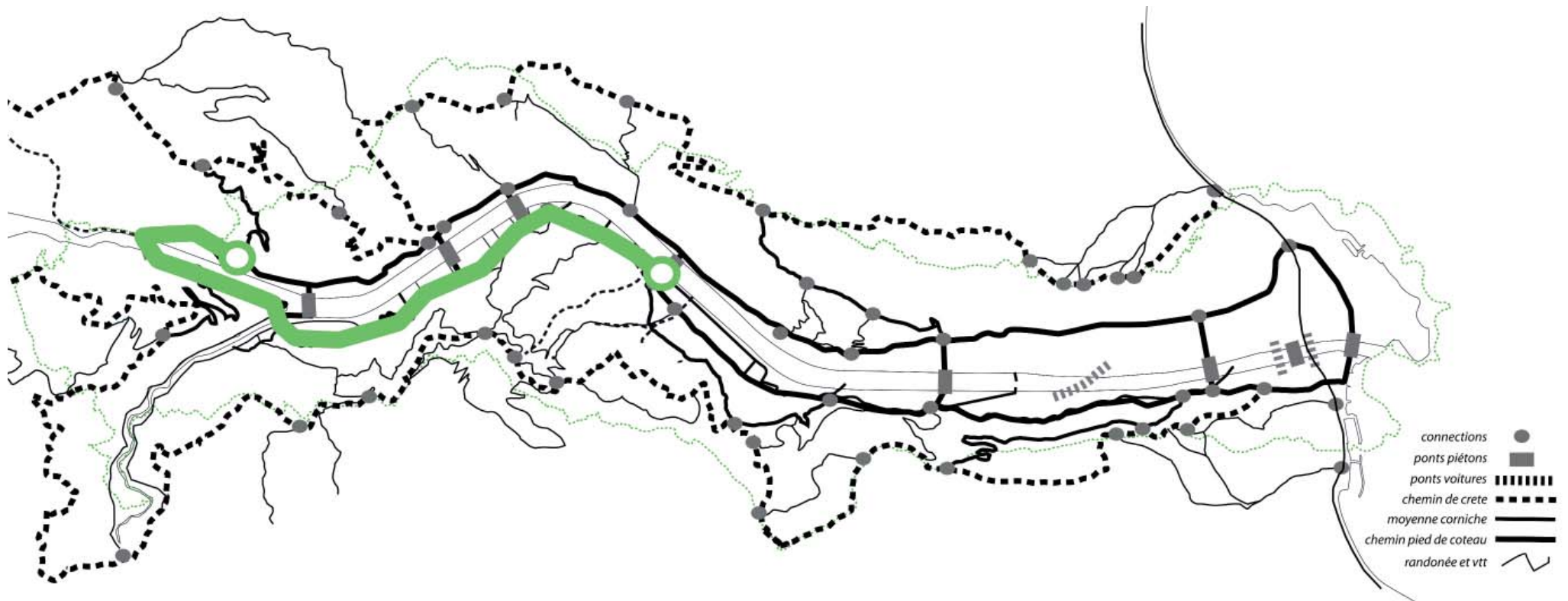


la promenade des Serres



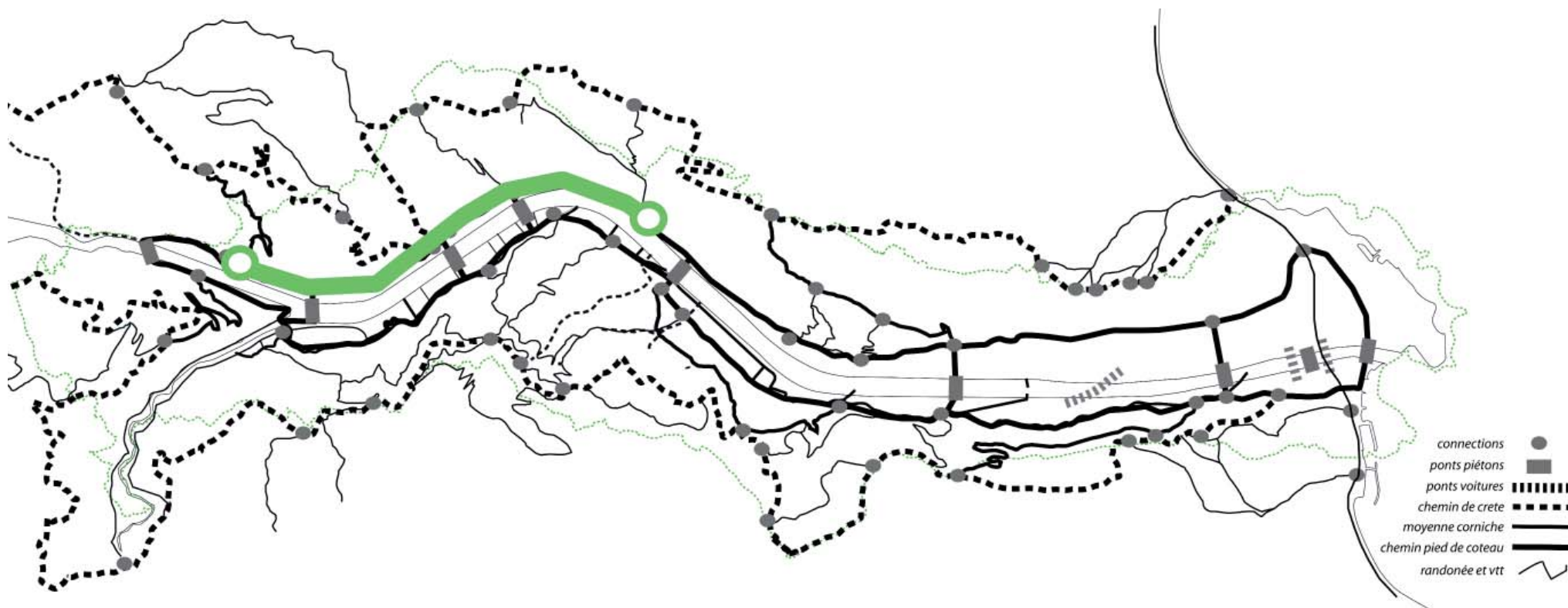


la promenade Industrielle



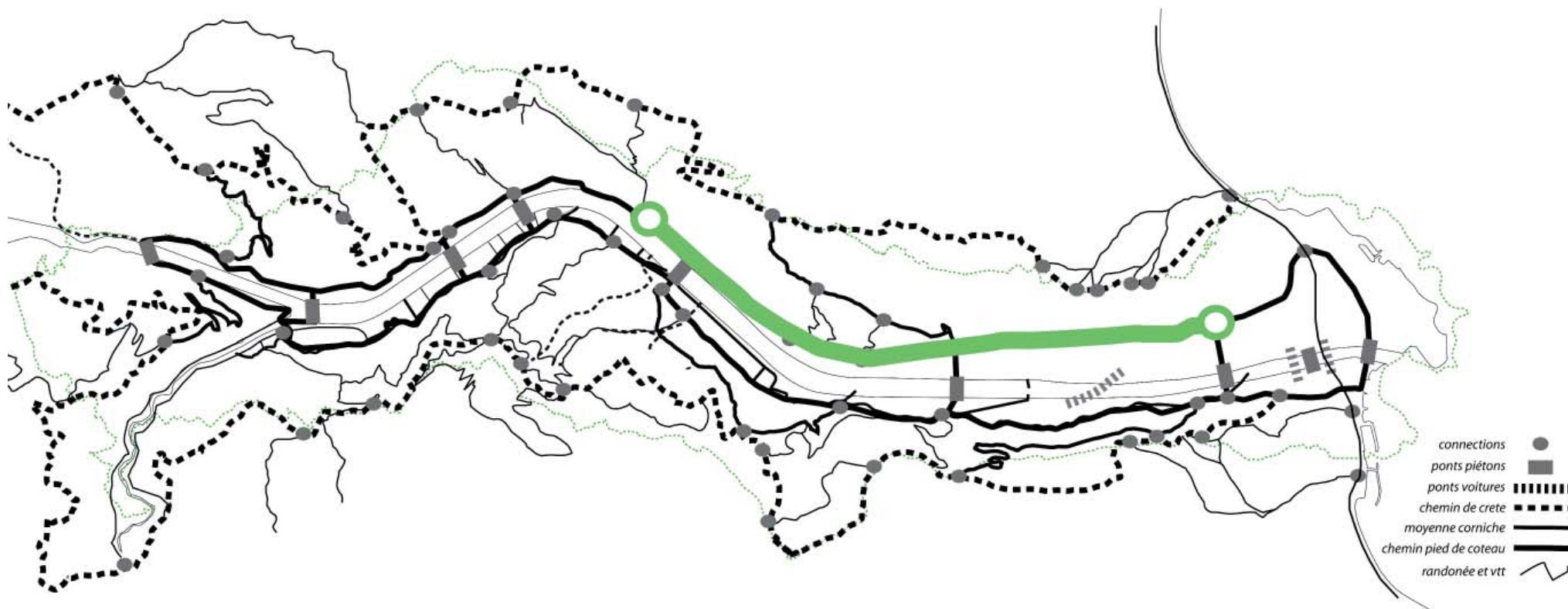


la promenade des Falaises





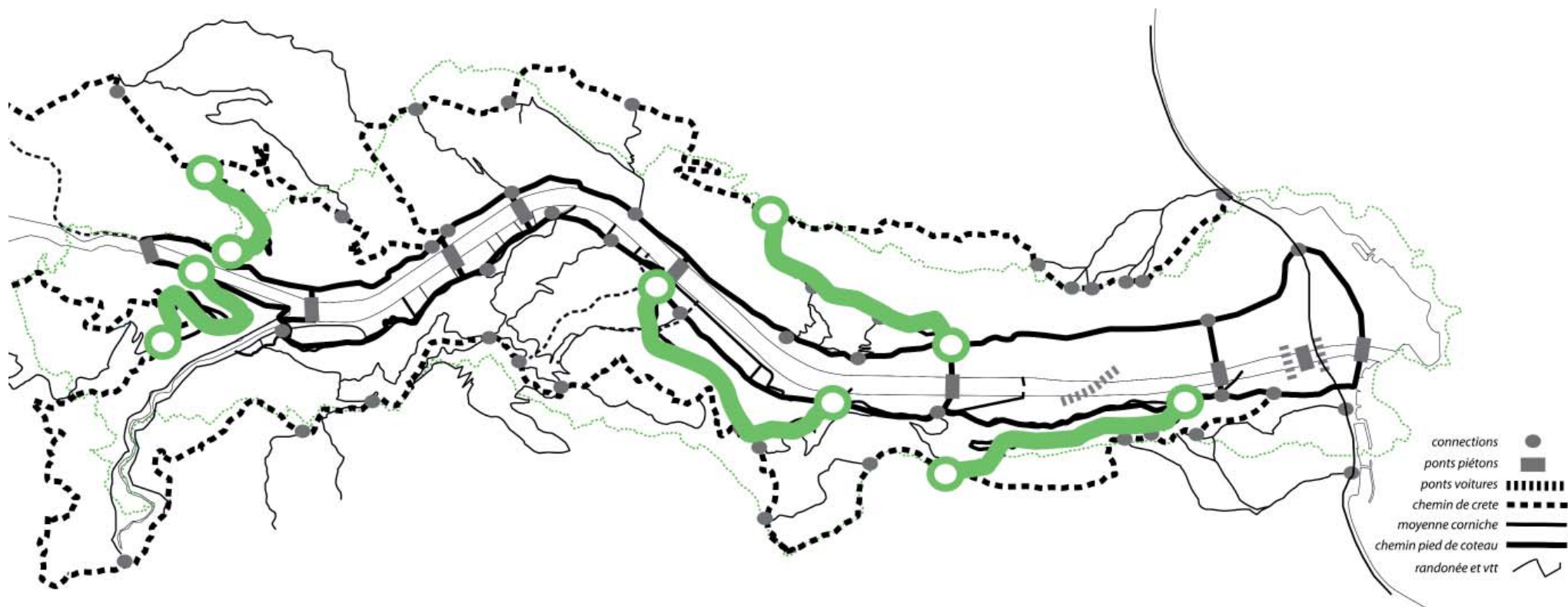
le chemin des Arroseurs







La moyenne Corniche



Dans la même logique de donner à lire et à fréquenter des espaces jusqu'à présent invisibles ou inaccessibles, le groupement avance le projet de recenser tous les espaces capables sur le long terme d'accueillir des "balcons" et/ou des architectures et activités phare, et de les valoriser de façon contrôlée.

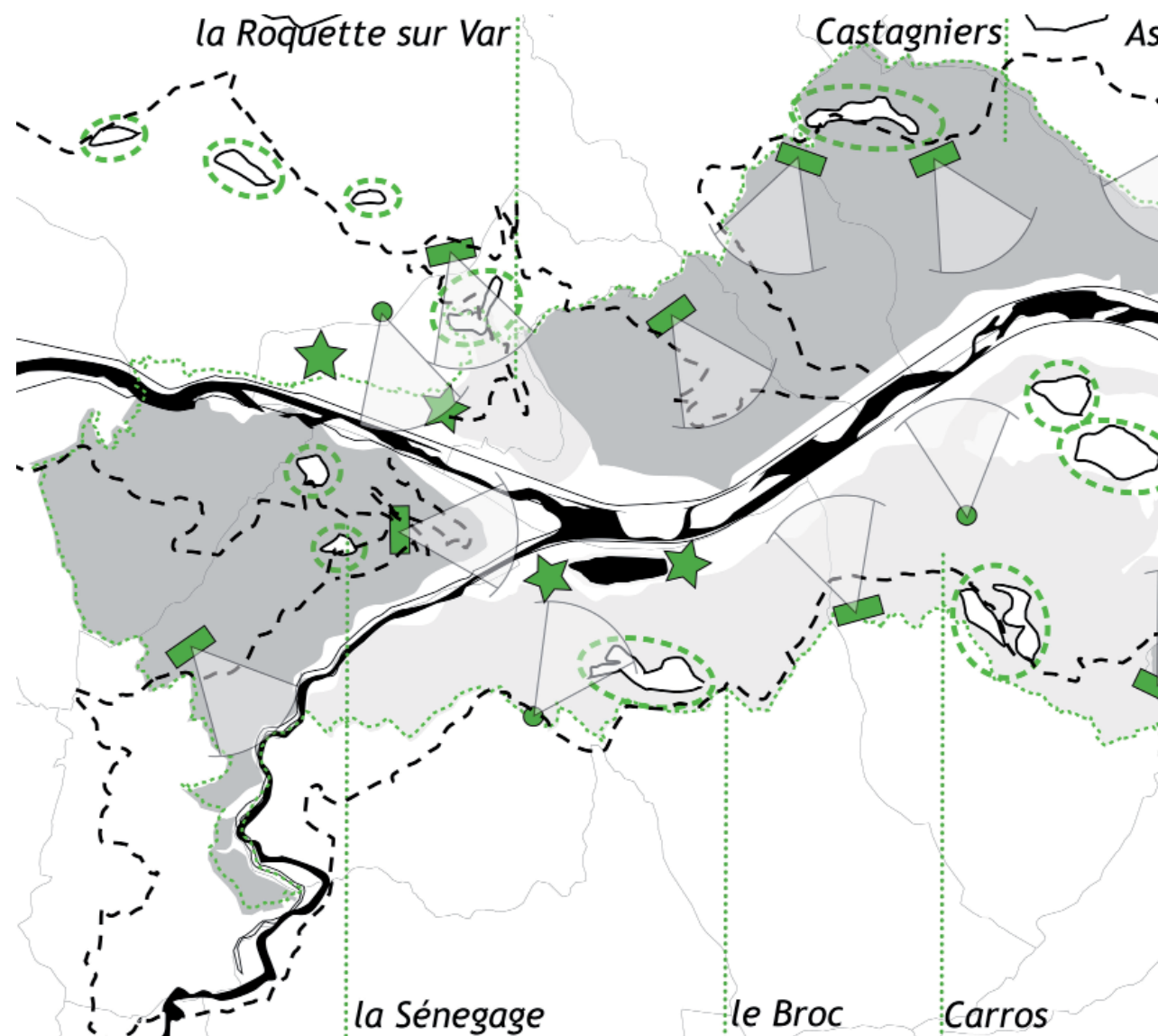
Chaque coteau, nous l'avons vu, possède ses spécificités, et l'éco-vallée ne peut réellement fonctionner qu'en les respectant, voire en les amplifiant.

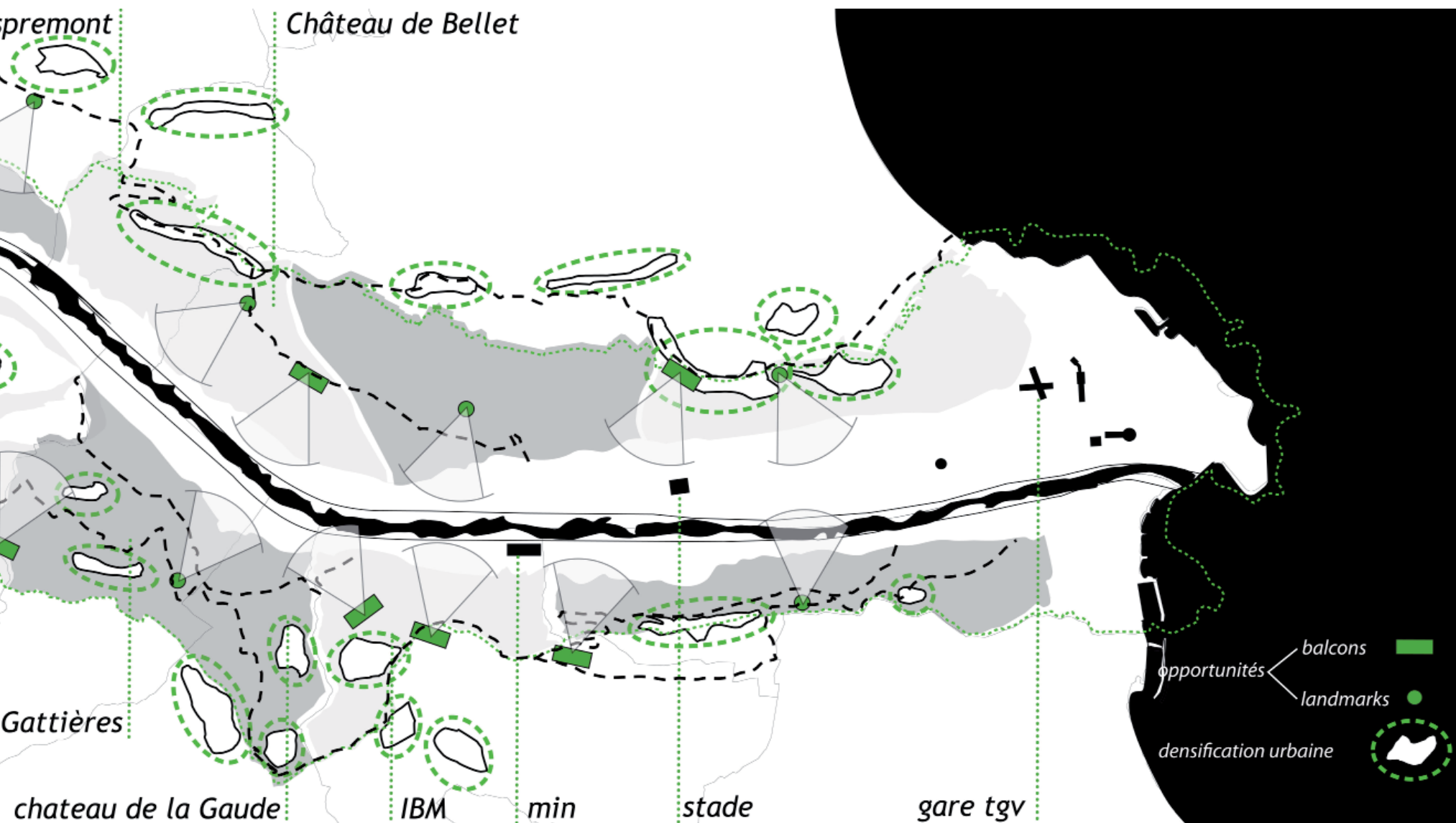
Des exemples de monuments ponctuels existent déjà tels que les villages perchés, IBM, le château de Bellet, La Sénégage.

Compléter ce réseau d'éléments forts (landmarks) par quelques autres sites et monuments qui se répondent et polarisent les coteaux, permettra de continuer à organiser leur réintégration à la plaine.

Ainsi les ultimes opportunités seront recensées, les sites plus ou moins accessibles feront exister toutes les dimensions de ce grand paysage en développement.

L'enjeu sur ces coteaux acquis à un habitat pavillonnaire très individualiste, est plutôt de retrouver une dimension urbaine en remplaçant de l'espace public et de nouveaux usages au centre des aménagements.





une agriculture stabilisée

La plaine agricole du Var est toujours la première zone de production agricole du département, devant la vallée de la Siagne. Étant donné le relief tourmenté de la région, les terres agricoles les plus fertiles et les plus viables économiquement se retrouvent évidemment en plaine. L'essentiel de la préservation de "l'agriculture départementale" se joue dans la plaine du Var.

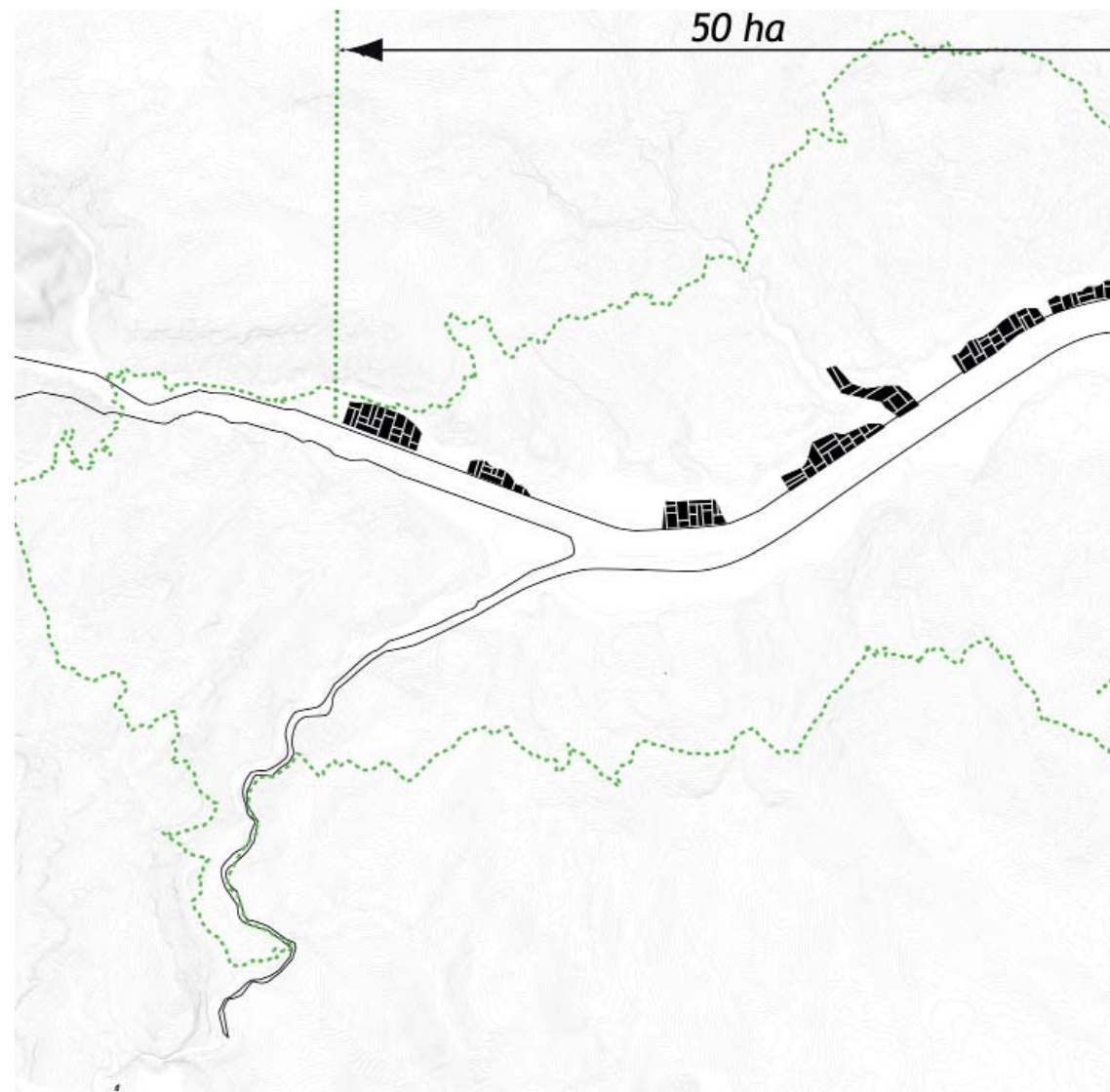
Ces activités agricoles pourront en outre générer des aménités pour la société en ce qui concerne le paysage, mais aussi "la disponibilité en eau et la régulation des crues, la qualité des eaux, la régulation du climat et la réduction des risques d'incendies.

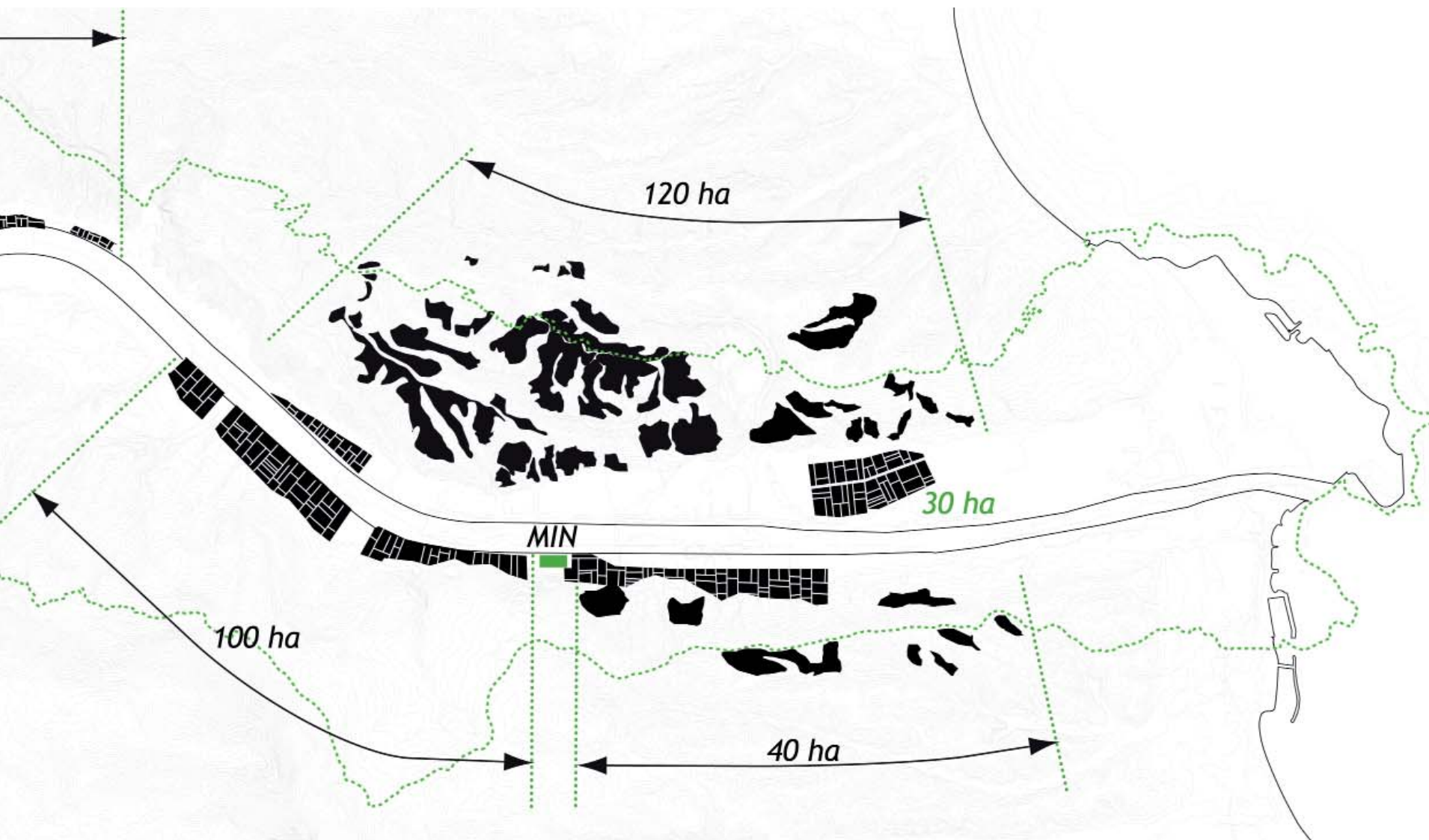
On reconnaît aussi de plus en plus à l'agriculture urbaine et périurbaine un rôle de "conservation patrimoniale" dans la mesure où elle protège l'espace de la surconsommation induite par l'étalement urbain et constitue une activité économique non résiduelle.

Dans cet esprit le projet organise positivement cinq pôles agricoles dont peut émerger d'une partition équitable des espaces disponibles en accord avec les prescriptions de la DTA:

- 50 Ha entre Roquette sur Var et Aspremont
- 120 Ha des coteaux de Bellet
- 30 Ha d'Arboras
- 40 Ha des coteaux de St Laurent du Var
- 100 Ha de la boucle de Gattières

Le Marché d'intérêt National déplacé et reconfiguré au sud du parc agricole de Gattières devient un agropole de première importance au centre de la plaine, interface entre les terrains cultivés et les zones de développement économiques classiques.





la résille des parcs

Une fois le paysage global refondé au travers de ces strates de cohérence territoriales le projet propose, à une échelle plus classiquement urbaine, de produire une "oxygénation" des futurs espaces urbains à travers la mise en service de la résille ultime, celle des parcs en cœur d'agglomération.

Il s'agit de mettre en place de véritables continuités entre les lignes de site (coteaux, fleuve), les équipements urbains et les quartiers.

Une sorte de système de "traverses" urbaines permettant de définir un niveau de liberté, de pratique au sein de la trame urbaine dense.

Liberté de déplacements doux et multiples, liberté de découvrir le côté jardin et sportif de la ville.

Nous identifions déjà pratiquement 20 Ha à développer entre l'aéroport et Var Central, et une douzaine d'hectares entre le littoral et le Nord de St Laurent du Var.

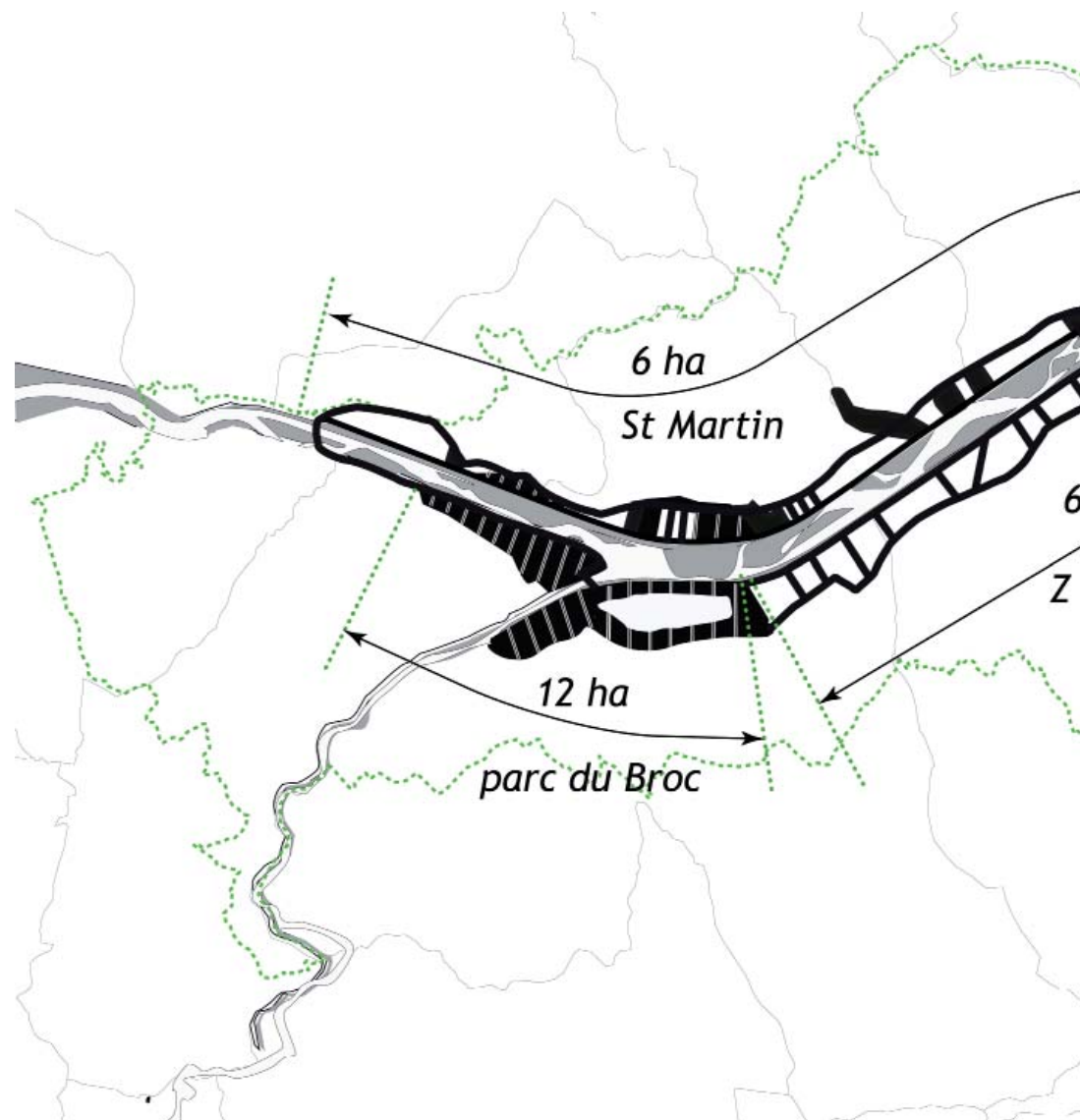
L'important est de réussir à connecter entre eux tous ces équipements "d'une autre Nature" que le bâti, mais indispensables pour assurer le lien et la diversité entre les quartiers.

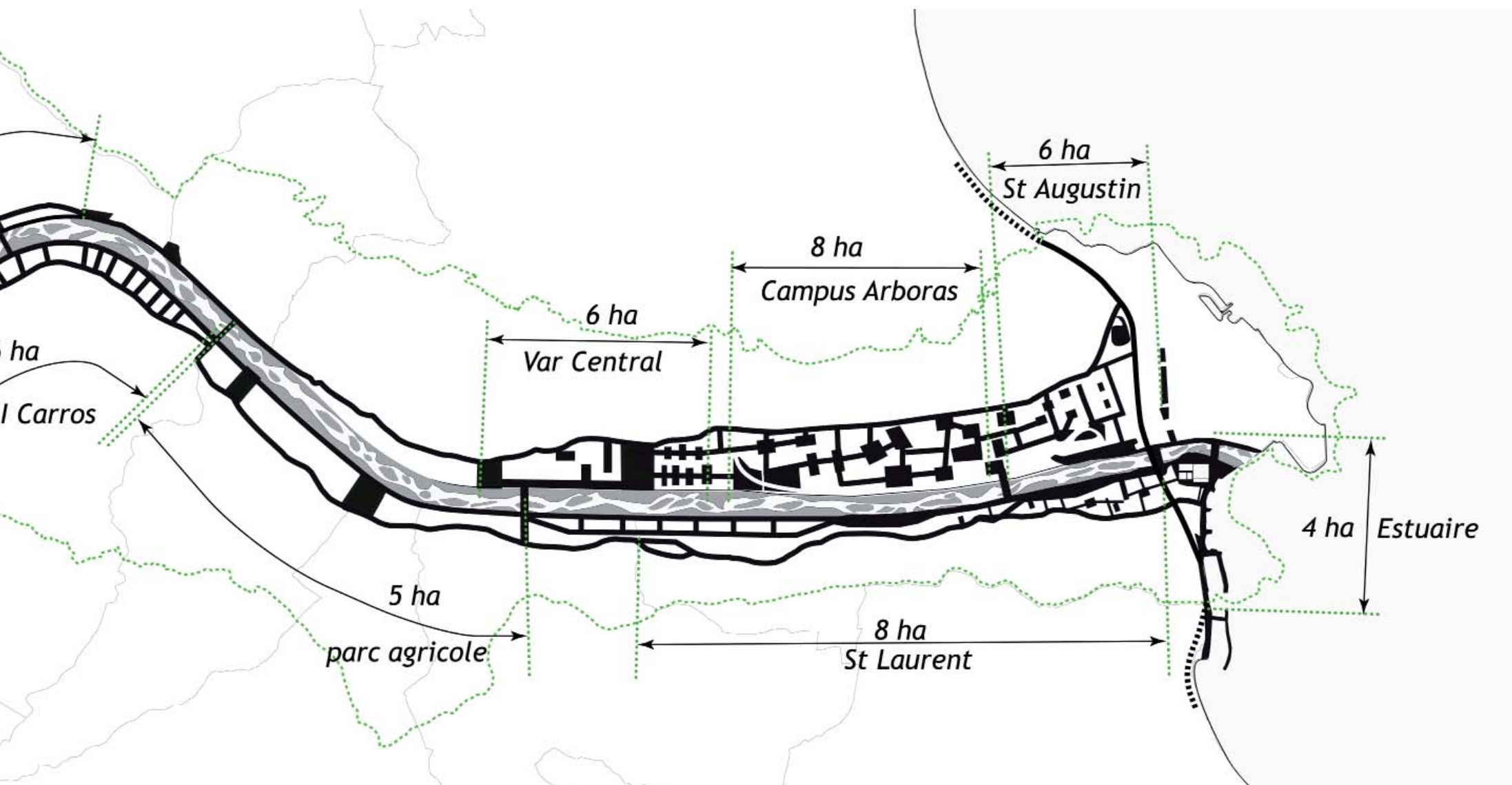
Les berges, les parcs urbains, les rues, les traverses, les terrains de sports etc deviennent les éléments complémentaires et solidaires du paysage à vivre de la plaine dense fortement reliés par une volonté globale.

Cette résille d'espaces libres mais actifs, devient une strate urbaine aussi importante que celle des infrastructures ou des quartiers, et considérée comme telle, elle présente l'immense avantage d'être flexible et évolutive.

C'est en quelque sorte l'expression d'un "urbanisme de paysage", mettant plus avant la volonté de construire un réseau dense d'espaces libres et un cadre de vie, un parc en réseau, profitant de toutes les opportunités territoriales, que de tracer formellement une seule figure majeure et unitaire.

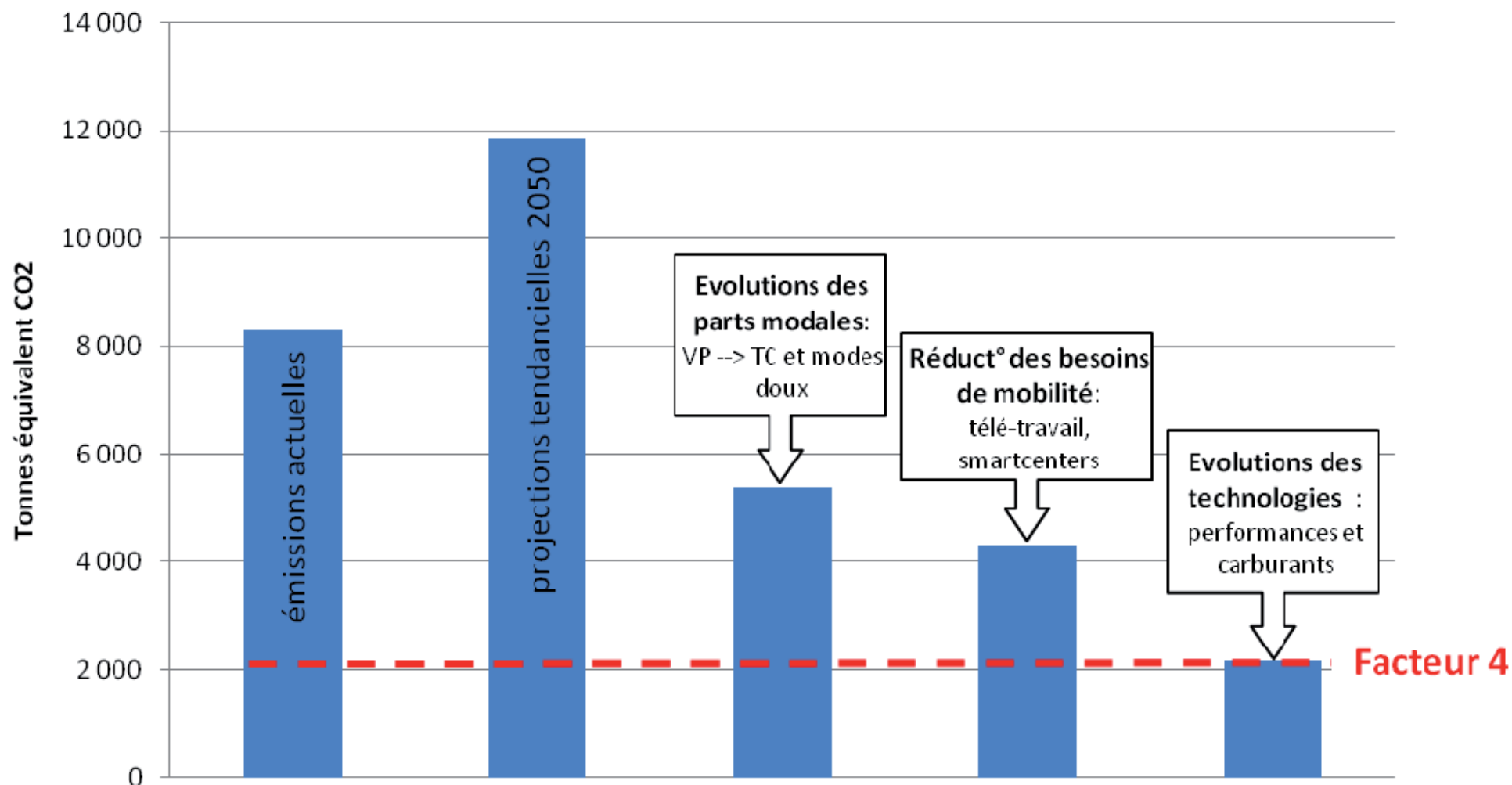
Cette résille des parcs deviendra une véritable "matière urbaine" qualifiante, identitaire et utile, qui permettra à la ville en gestation de revendiquer le statut d'éco-cité, et d'ancrer l'image du paysage de la plaine dans la qualité de son cadre de vie.



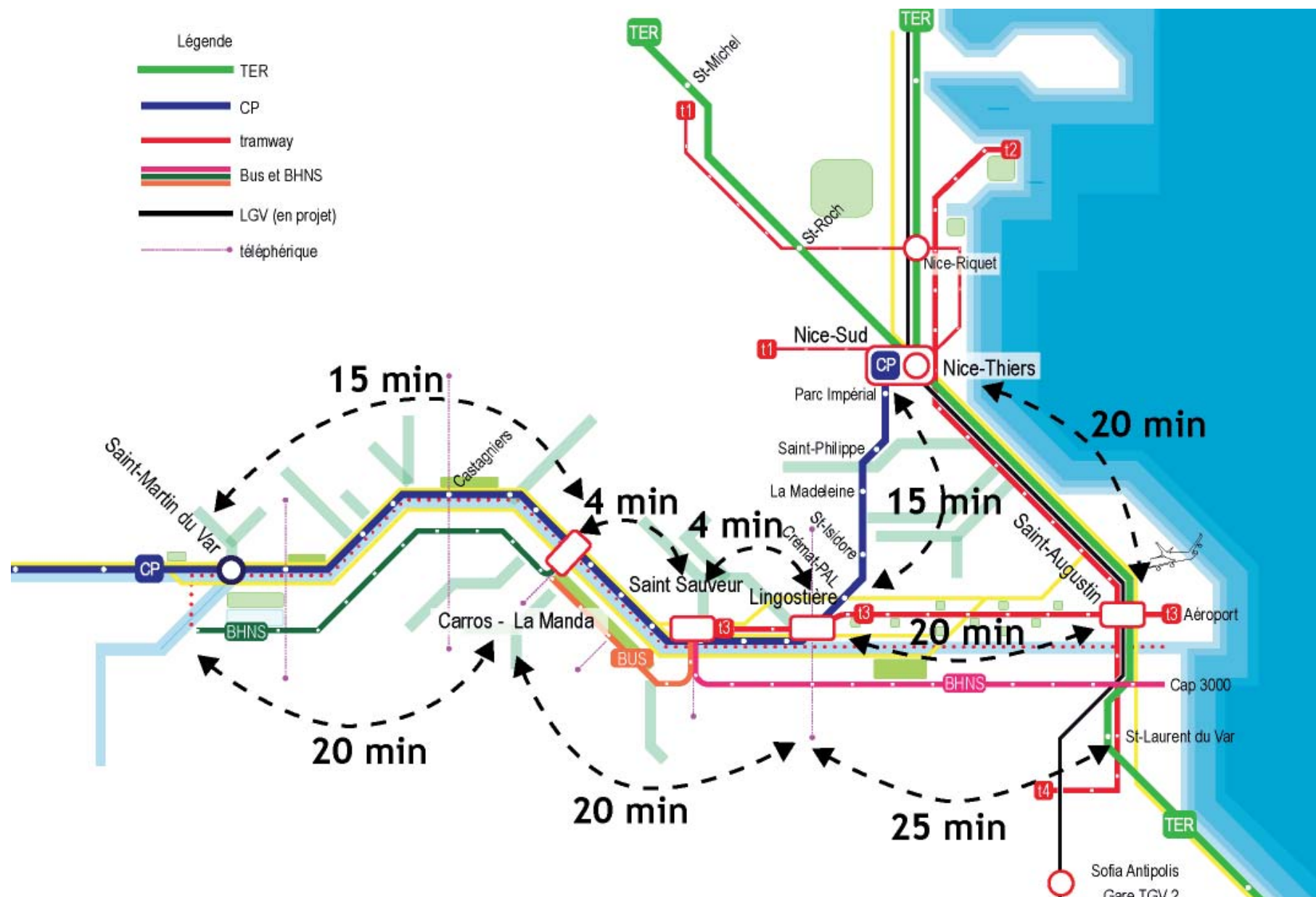


1.une réduction par 4 des émissions de CO2

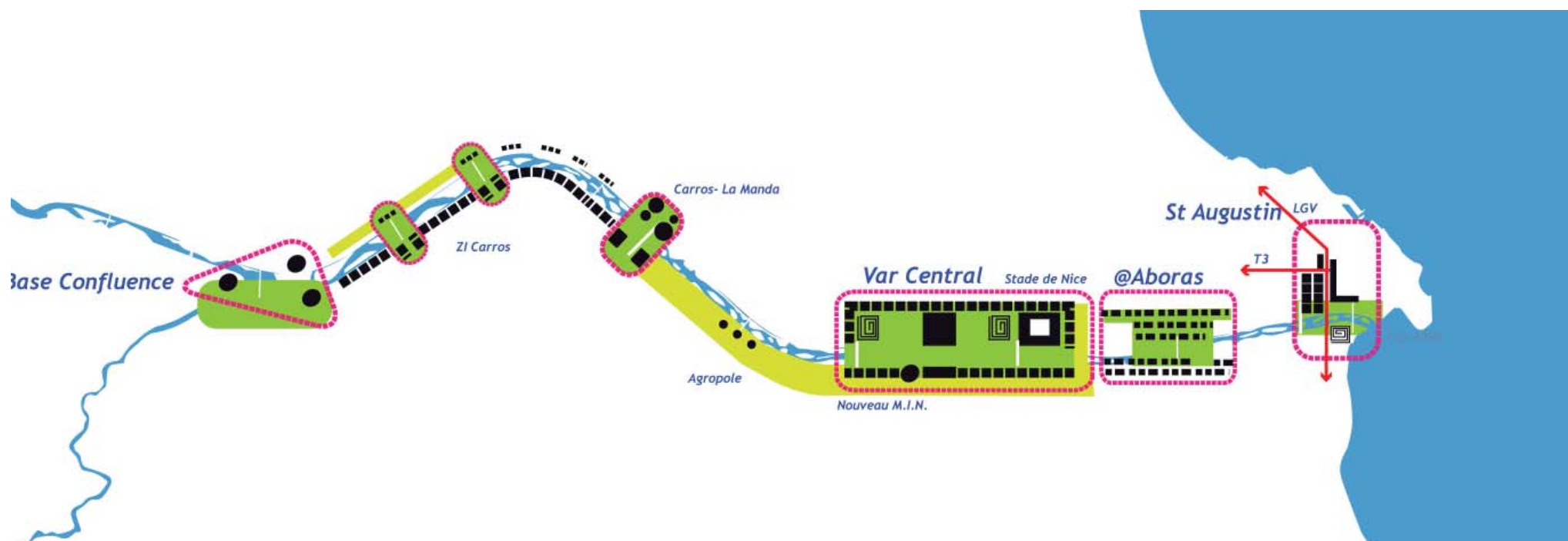
Emissions de gaz à effets de serre (GES) liés aux déplacements domicile-travail



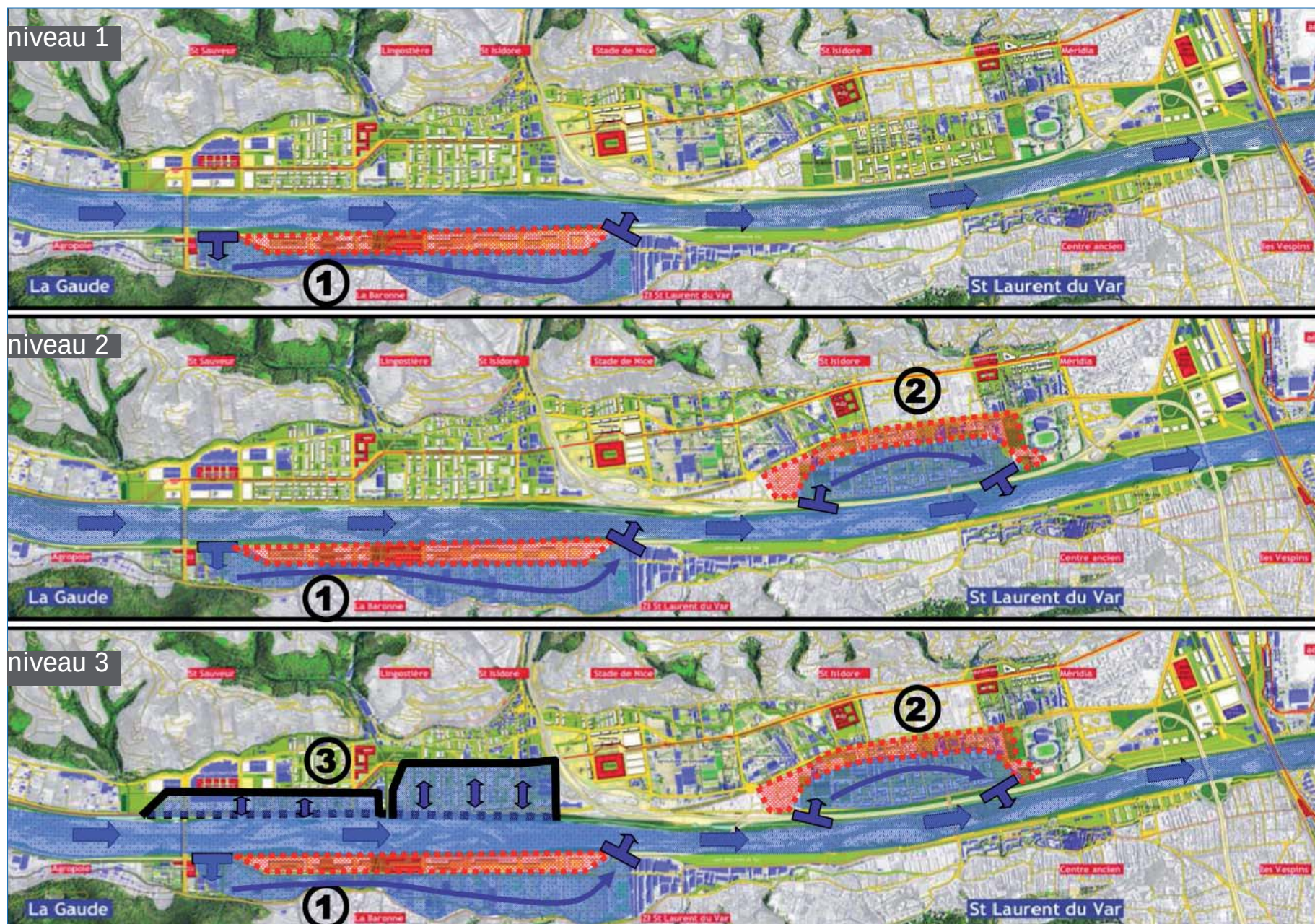
2.un ambitieux projet de transports en commun



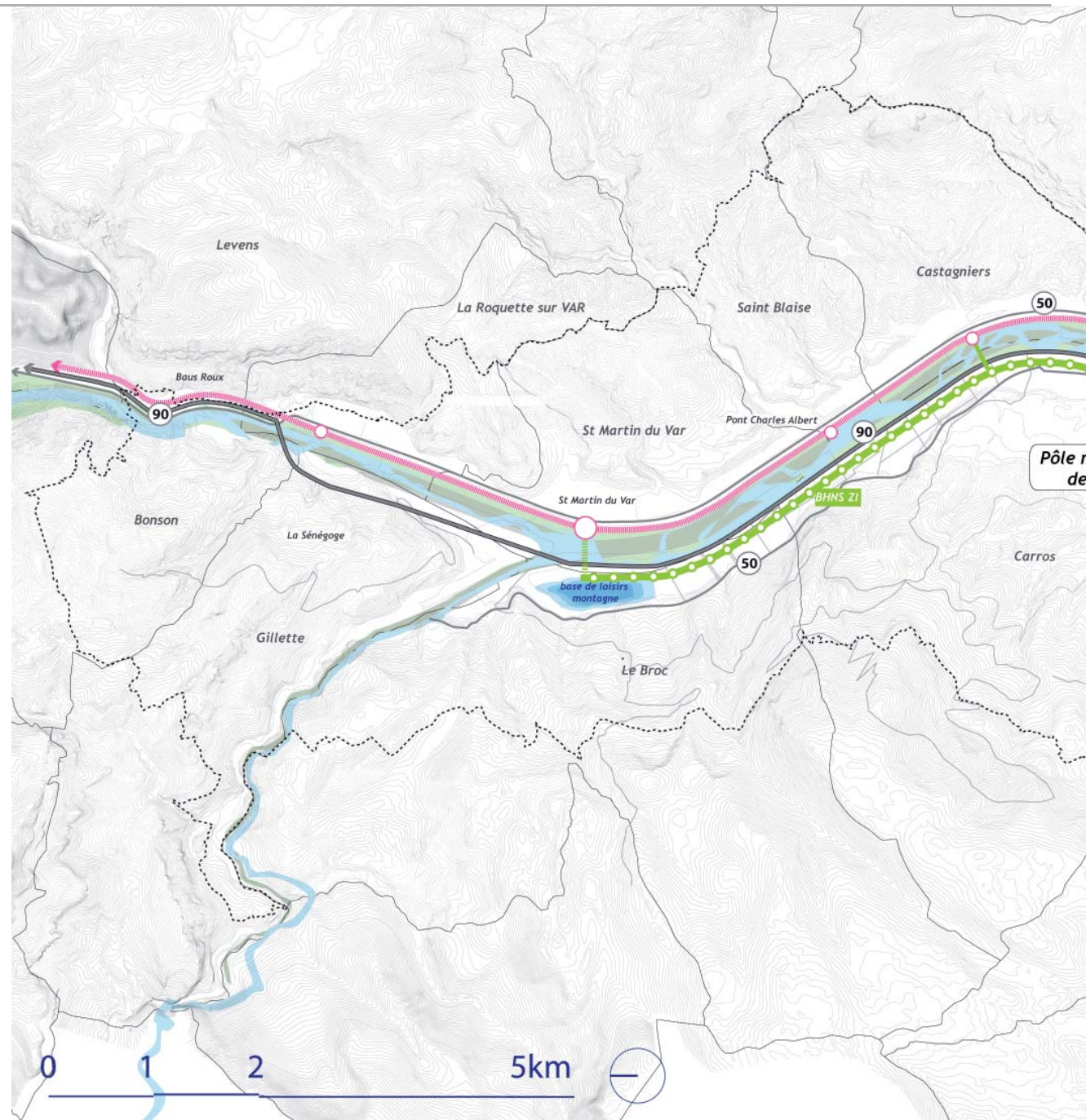
3. optimisation des ressources foncières autour des pôles de transport en commun

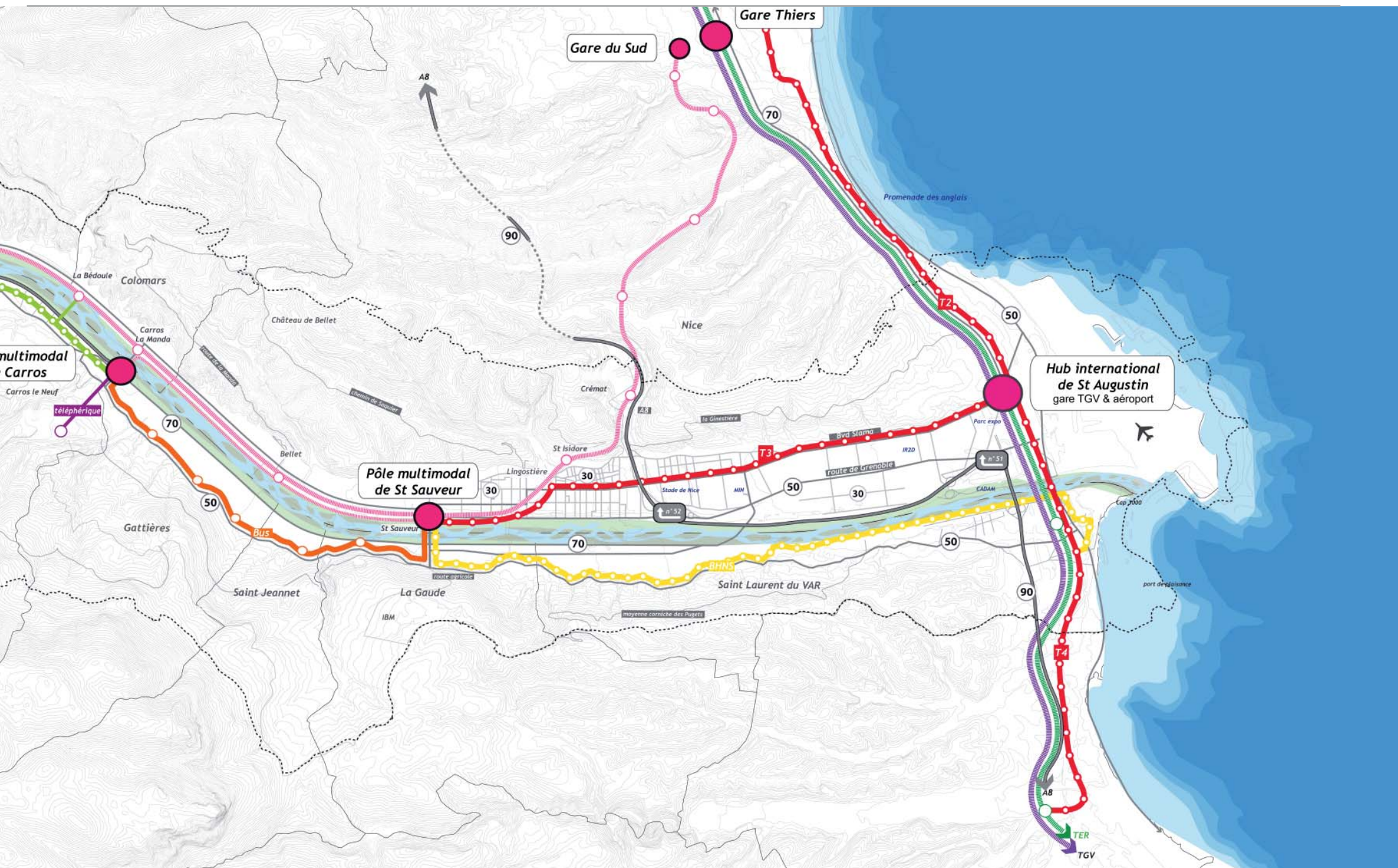


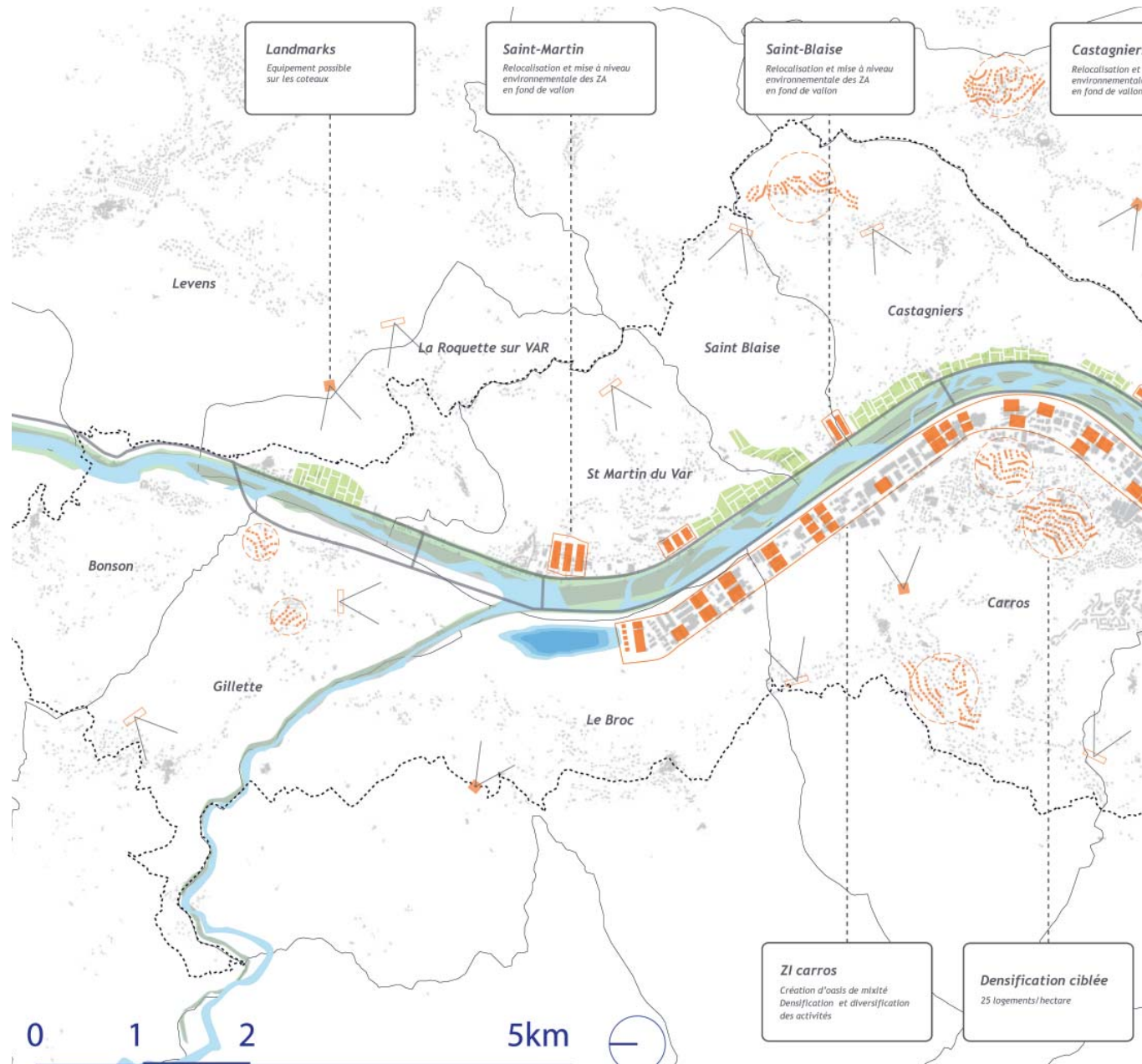
4. anticipation du risque inondation

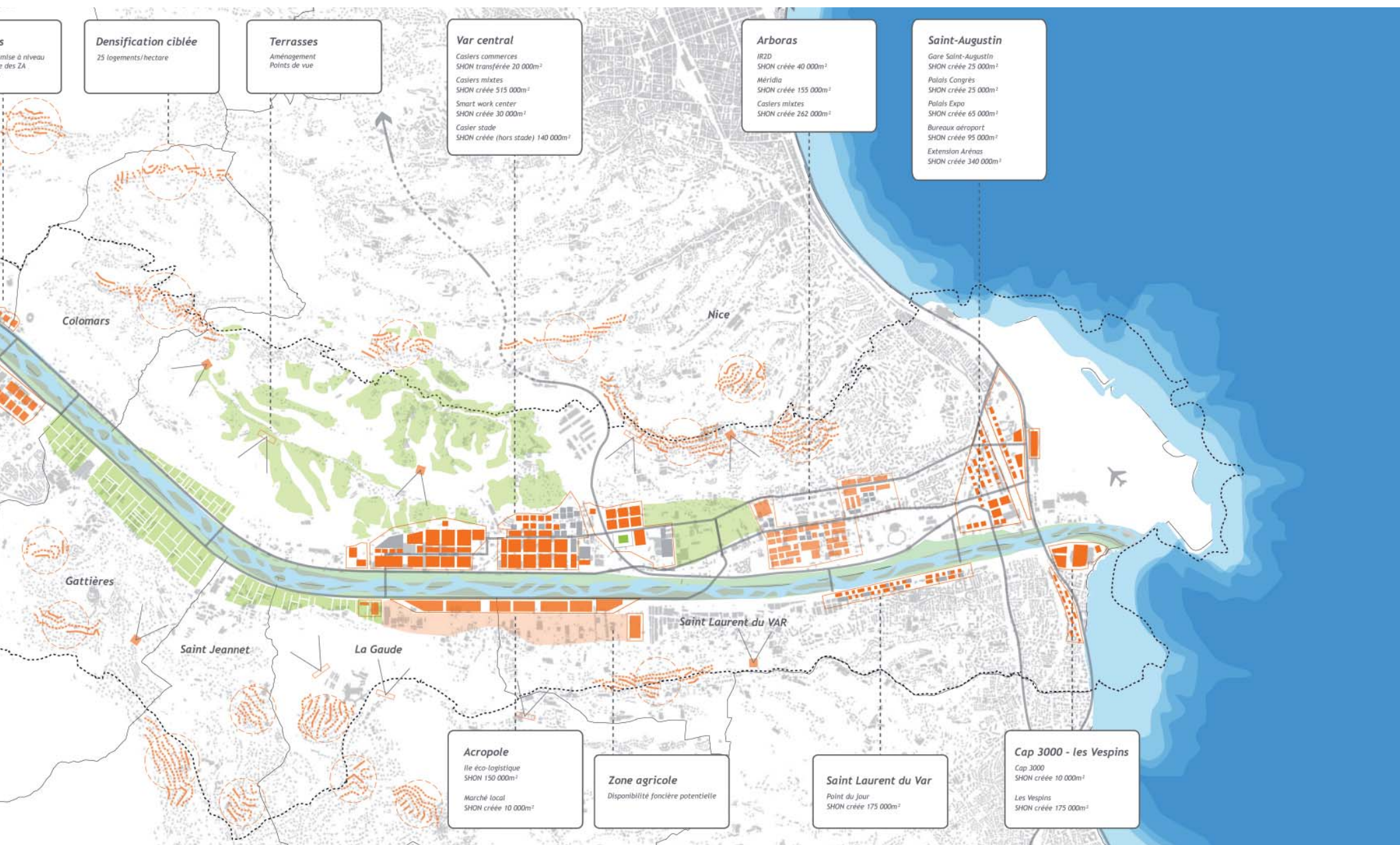


projets de déplacements









2.3 schéma directeur

Les intentions territoriales de l'Ecovallée traduisent la stabilisation des surfaces agricoles soumises aujourd'hui à la spéculation par l'optimisation des ressources foncières autour des lignes de transports en commun, l'intégration de la résille verte et bleue, la recherche d'une réduction des émissions de Co2 par 4 à l'horizon 205 et l'anticipation du risque d'inondation.

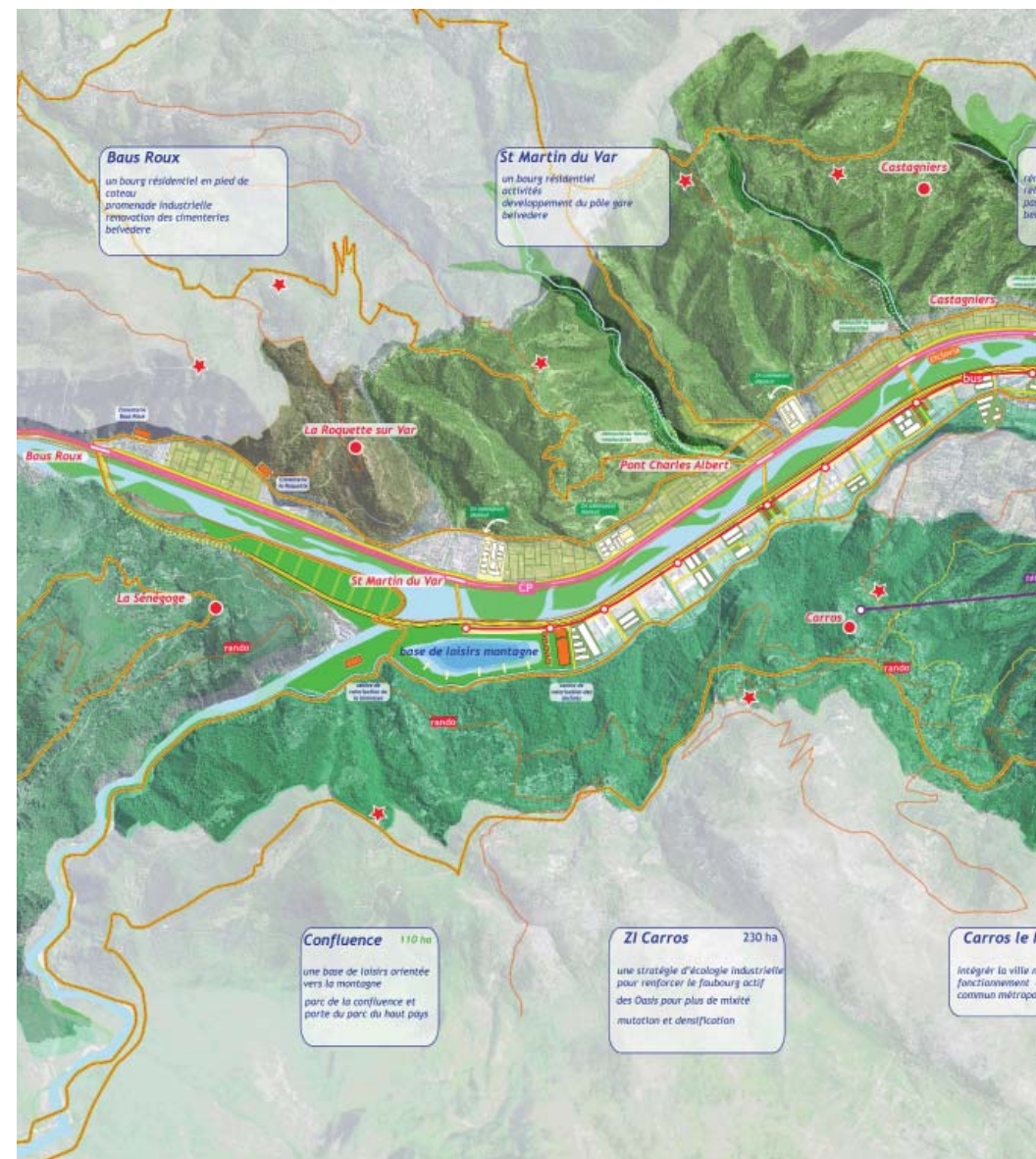
Cela se traduit par des interventions graduées selon la situation géographique, coteau, vallon, crêtes, lit majeur, lit moyen ou lit mineur, la densité/ l'intensité de l'occupation du sol et la nature des fonctions urbaines présentes.

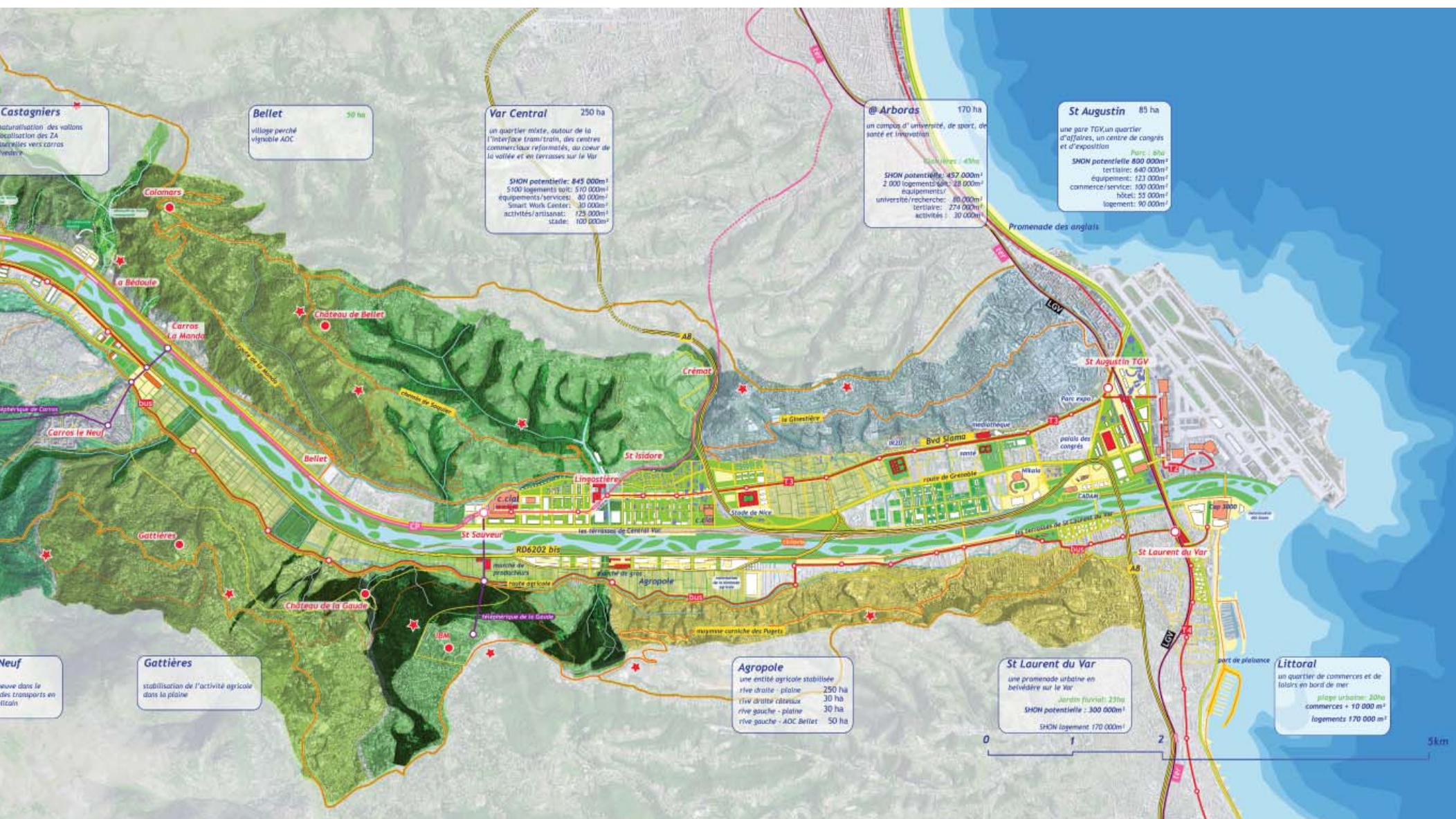
Les crêtes et les coteaux ont été les lieux d'habitation privilégiés. L'utilisation massive de l'automobile comme vecteur de l'urbanisation a produit une forme urbaine très étalée. Cette faible densité alliée à un relief tourmenté et à un réseau viaire peu structuré sont des contraintes fortes pour le développement d'un réseau efficace de transport en commun. Des actions ciblées sur des ensembles résidentiels sur les coteaux peuvent être envisagées. Elle consisterait à identifier des emprises foncières en cours de mutation afin d'introduire une nouvelle densité, pour une nouvelle expérience de la nature. Le débouché d'un téléphérique intégré dans le réseau métropolitain pourrait être l'occasion de fabriquer une polarité sur un coteau ou de desservir Carros depuis le T5C de la plaine.

Cependant, l'essentiel des enjeux de développements urbains se situent dans la plaine. En effet, le réseau et le relief permettent ici d'établir ou de renouveler des ensembles urbains. La stratégie de l'Ecovallée se décline ici en six ensembles d'amont en aval de l'espace de production industrielle au quartier d'habitation en passant par la stabilisation de l'activité agricole d'amont en aval ce sont :

- la mise à niveau environnementale de zone industrielle de Carros et sa liaison avec la ville neuve éponyme.
- la stabilisation des emprises agricole dans la plaine de Gattières/St Jeannet/la Gaude
- le développement d'un quartier mixte d'habitation/commerces/activités logistiques sur les 2 rives à Var Central
- l'édification d'un campus @ Arboras
- la requalification des adresses de St Laurent du Var
- la cristallisation de la congestion à St Augustin, hub international

Parallèlement, des opérations de transfert des zones d'activités installées dans le débouché des vallons permettront d'améliorer leur fonctionnement hydrauliques et de les re-naturaliser. Ces zones d'activités seront progressivement déplacées sur des espaces agricoles en friche.



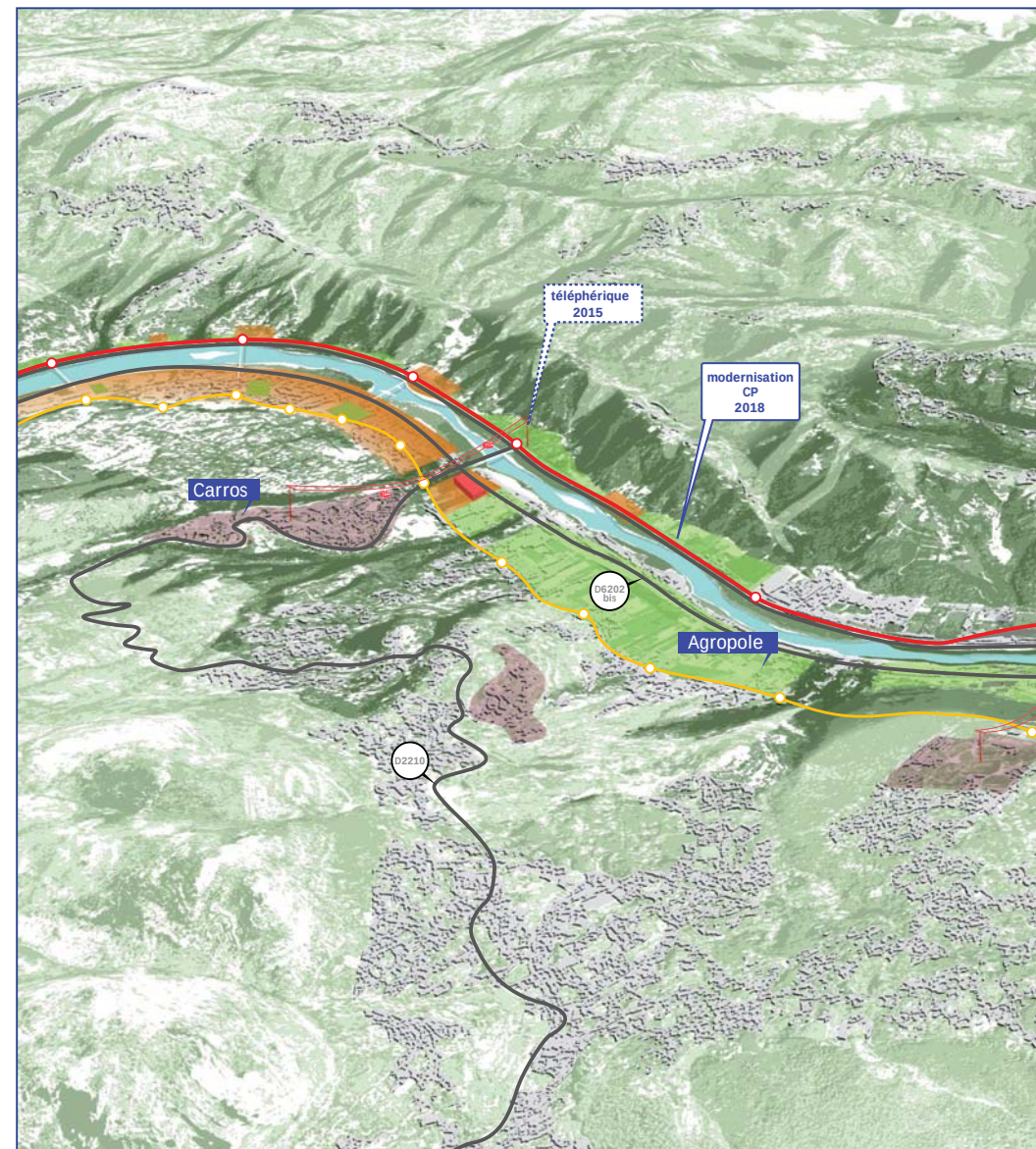


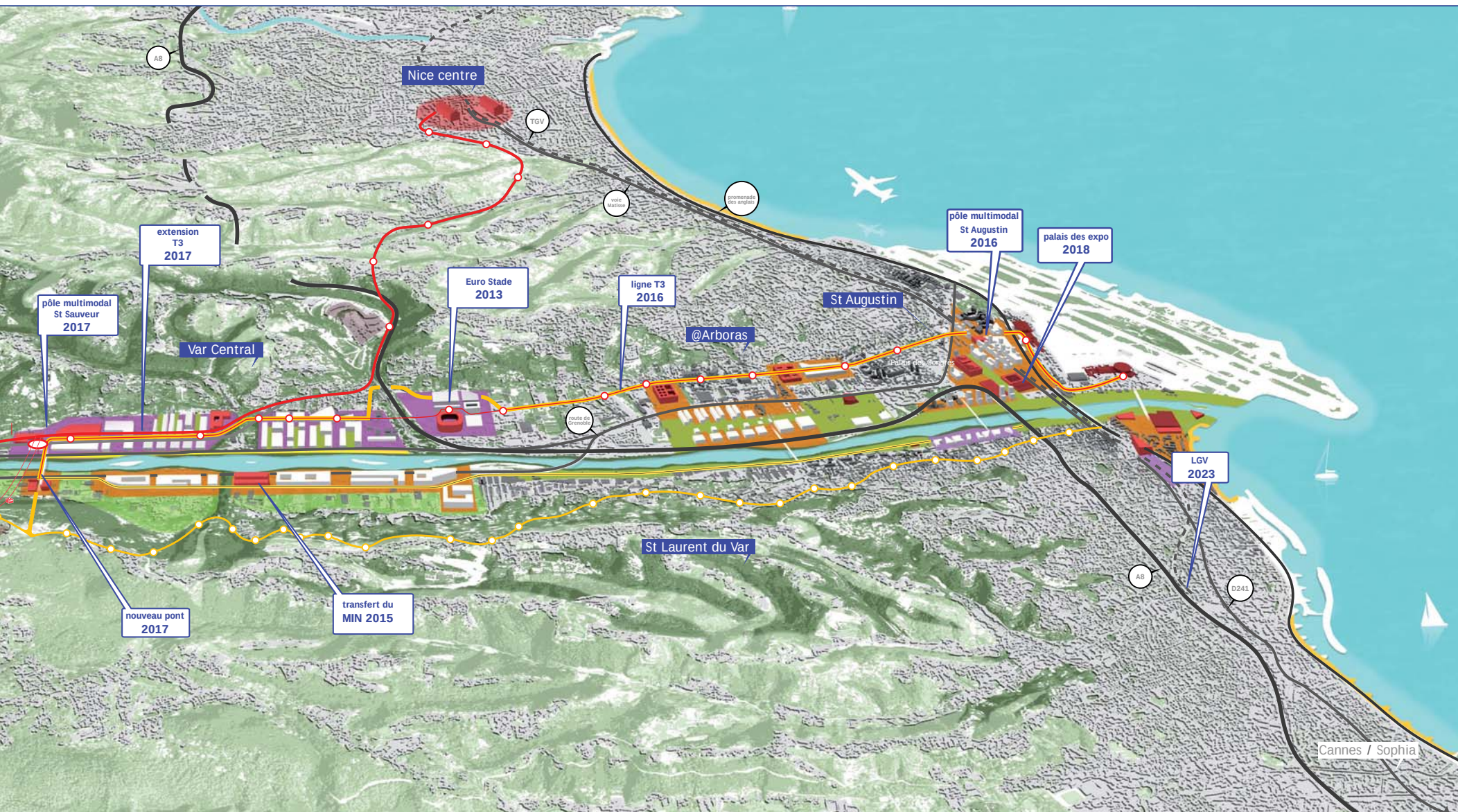
2.4 durable = phasable

De nombreux projets sont en cours d'études au sein de l'Ecovallée le premiers leviers seront l'aménagement du Stade de Nice en 2013 et le transfert du Min sur le site de la Baronne à l'horizon 2015.

Le stade pierre angulaire sera un levier symbole du renouvellement de la vallée, tandis que le transfert du Min permettra de dégager du foncier nécessaire à l'aménagement du pôle multimodal de St Augustin. A partir de ces deux opérations, le quartier de Var centra pourra se développer progressivement grâce à l'extension du T3 et à la modernisation du chemin de fer de Provence.

Tout comme la montée en puissance des TC se décomposent dans le temps, les plans guides par secteur opérationnel sont aussi phasables pour ménager le territoire et les investissements.





3

des plans guides et des zooms
Carros, Agropole, Var central,
@Arboras, St Augustin/St Laurent



3.1 les oasis de Carros



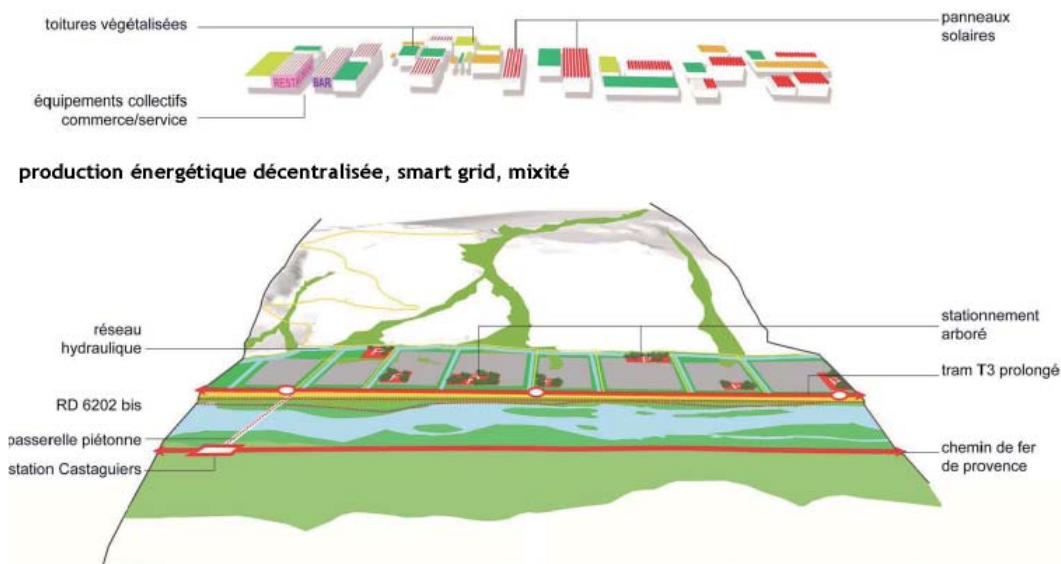
La Zone Industrielle de Carros est active mais assez peu attractive en tant qu'espace urbain.

Elle apparaît comme le résultat des principes d'urbanisation du zoning, où la séparation entre habitations et activités est particulièrement marquée.

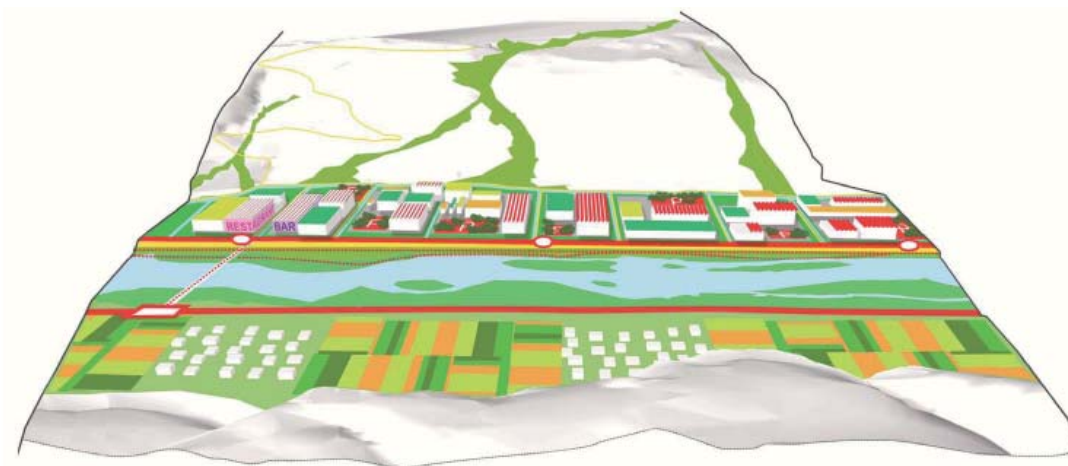
La spécificité de cette zone est renforcée par un enclavement géographique puissant. Délimitée par la digue à l'est et la falaise à l'ouest, la ZI est ainsi quasiment invisible depuis le plateau de Carros le Neuf.

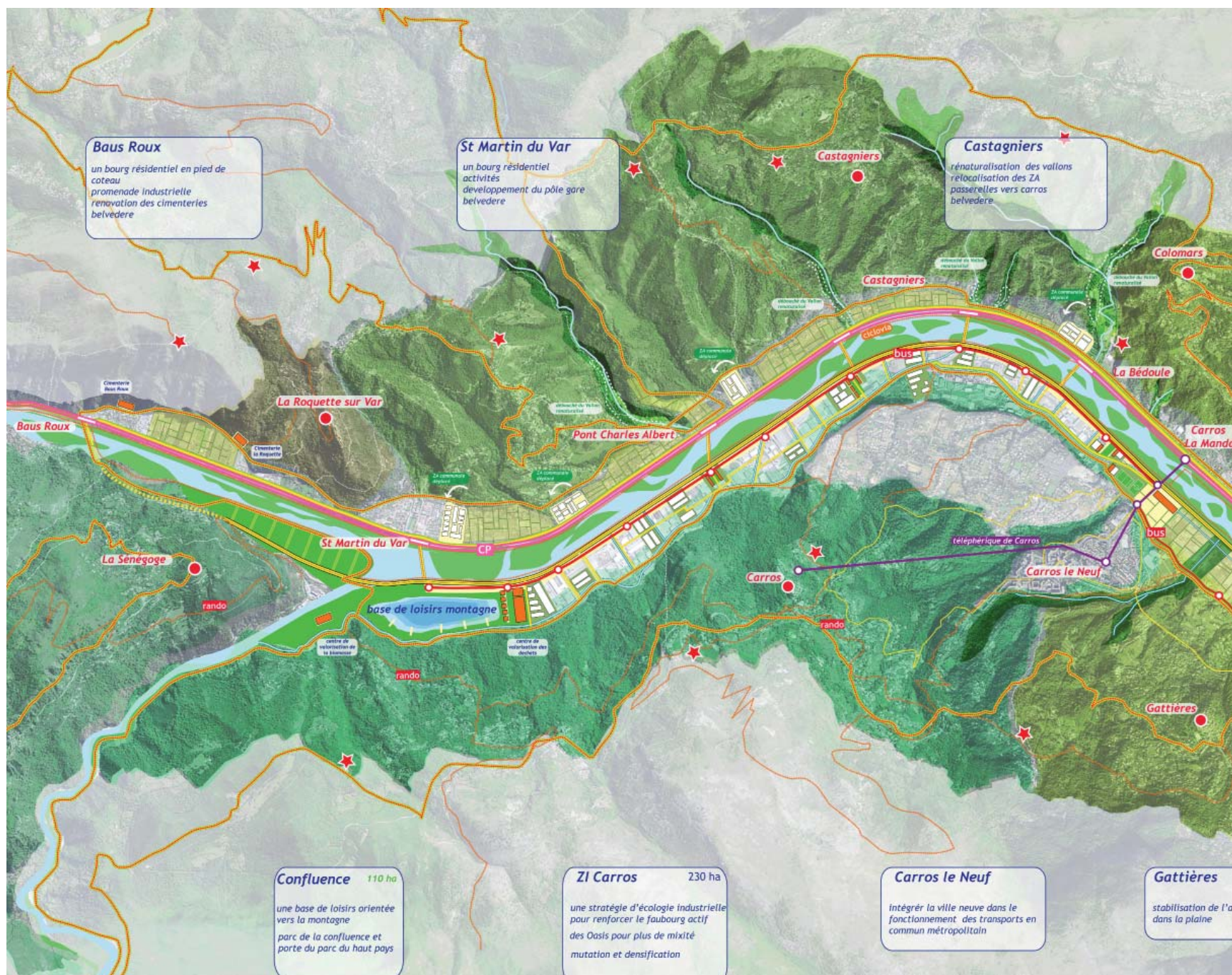
Afin d'enclencher une dynamique de renouvellement urbain et la mise à niveau environnementale du secteur sans « casser » son économie, des incitations s'imposent.

- La transformation des droits à construire à travers les COS et CES et plafonds de hauteur maximale rendent financièrement possibles l'implantation de nouveaux bâtiments de bureaux et commerces et la rénovation du bâti existant.
- Le passage du futur BHNS le long de la RD6202bis conforte la rénovation de cet axe au caractère fortement routier. La réduction de la vitesse sur la contre-allée permet la création d'un double alignement d'arbres ainsi que de véritables



TC, sols perméables, évapotranspiration et réseaux hydrauliques





trottoirs aujourd'hui quasiment inexistant.

- En parallèle des nouvelles haltes du BHNS, des 'Oasis' de mixité peuvent s'implanter dans le tissu existant.

Conçus comme de nouvelles polarités, ces lieux publics accueilleront des équipements collectifs tels que commerces et restaurants. Dans certains cas de légères passerelles piétonnes permettront de rejoindre la rive opposée du Var élargissant ainsi les sites d'attractivité du TC et des équipements.

- Enfin la valorisation du contexte géographique et du paysage local s'ajouteront.

Le long du pied de coteau une falaise très escarpée sépare la ZI du plateau de Carros le Neuf, et cette particularité morphologique génère un paysage très particulier où les versants fortement boisés côtoient les activités industrielles au fil de l'eau du canal.

Une promenade exclusivement piétonne-cycles suivra la quartier, depuis la plaine agricole de la Gaude conduit jusqu'à la base de loisirs du lac du Broc, et de là, au Parc de la confluence.

En façade Est, côté Var, une rénovation des façades est projetée accompagnée de d'une large contre-allée urbaine de recul et de services.

Une recherche de programmes de densification des têtes Nord (sur le Lac du Broc) et des têtes Sud (Carros le bas) sont parties prenantes du concept, voie même majoritaire.

En contrepartie des règles d'urbanisme seront proposées pour « équilibrer » cette transformation progressive :

- l'établissement au sein du PLU d'un cahier des recommandations architecturales, paysagères et environnementales permettra d'accompagner et d'orienter en temps réel la rénovation ; densification des ilots, requalification des espaces publics. Car un plan de masse n'a dans ce cas aucun sens.

3.2 l'agropole de la Gaude/St Jeannet/ Gattières

Au lieu de ne faire que souffrir de leur proximité avec les centres urbains de la vallée et de leur intense pression foncière, les exploitations agricoles pourraient utilement en profiter.

C'est le rôle du projet d'Agropole, qui fera de la Vallée du Var une vitrine efficace de l'éco-vallée, où l'économie agricole devient partie intégrante du système économique et écologique urbain.

Deux pistes d'action se profilent :

Il s'agit d'abord de s'appuyer sur le déplacement et de la transformation de l'actuel Marché d'Intérêt National, pour créer ici un véritable centre de gravité orienté « agriculture ».

La combinatoire de plusieurs facteurs rendent ce pôle extrêmement prometteur :

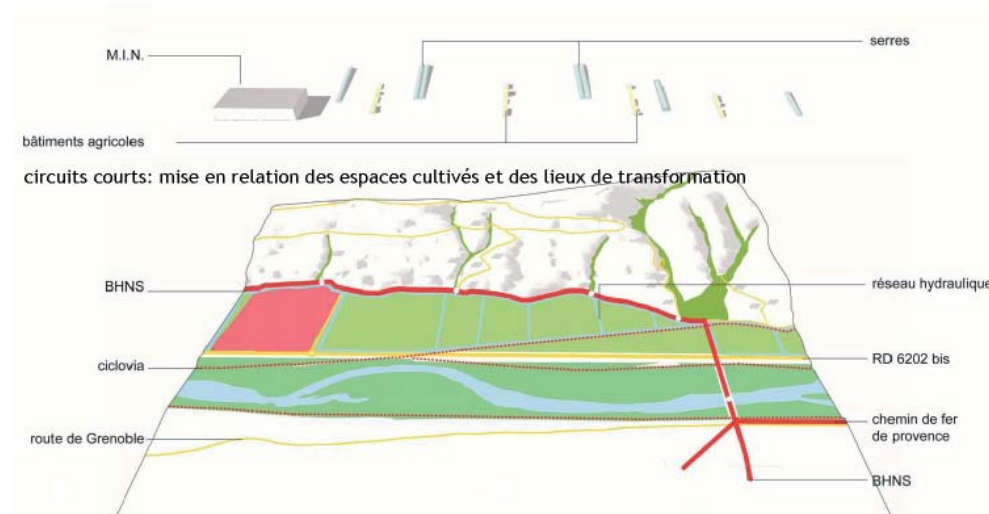
- sa situation au cœur de la plaine proche des producteurs,
- l'opportunité d'implanter directement des industries de transformation agro-alimentaires dans la continuité directe,
- le branchement sur les axes viaires importants,
- la possibilité de rénover l'espace commercial de gros, et détail (marché des producteurs) en relation avec les nouveaux quartiers. et juste en face de la zone commerciale de St Sauveur et Lingostière .

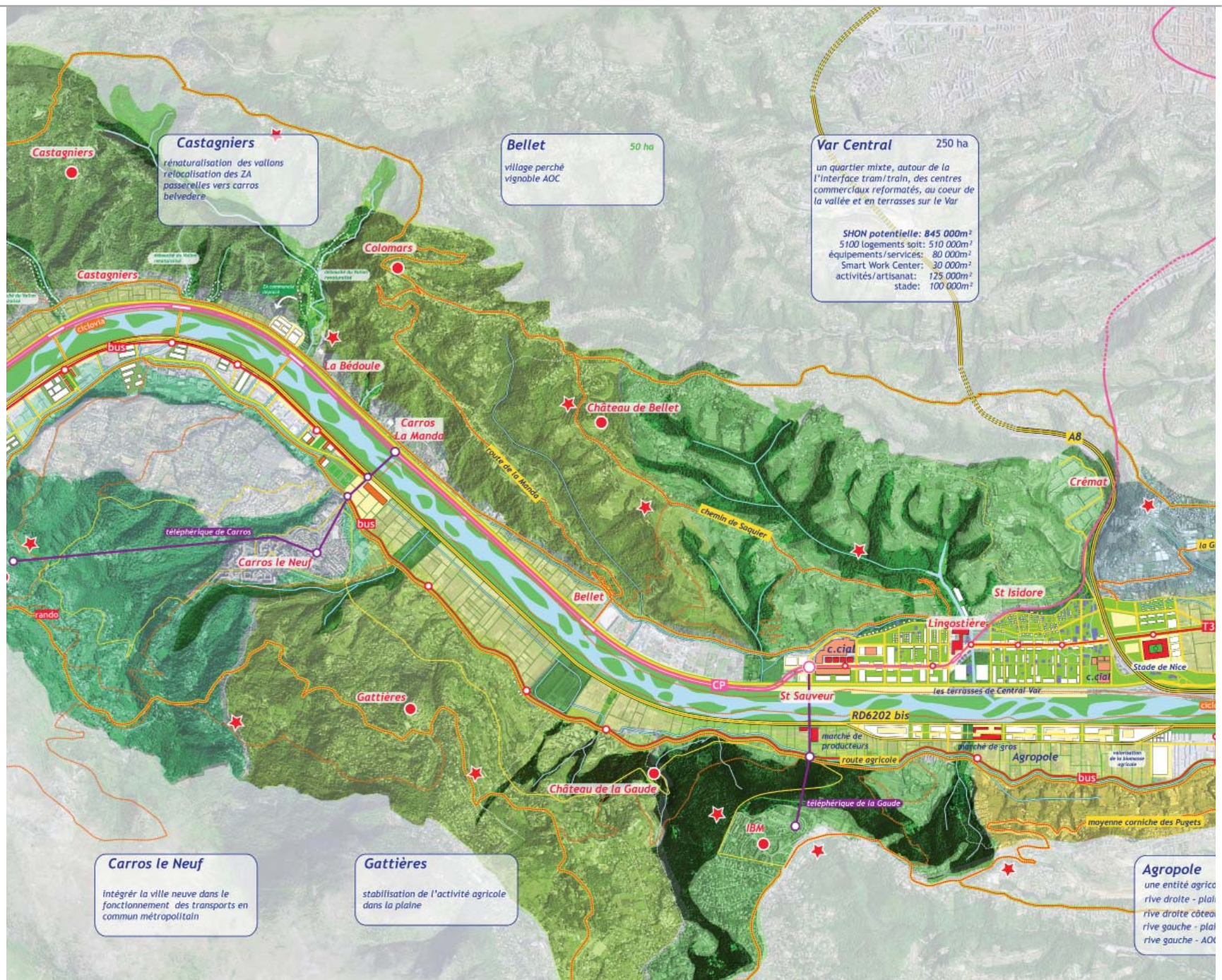
La valorisation du potentiel agricole et des filières d'excellence comme le bio, apparait comme des solutions en accord avec le projet global d'éco-vallée et les besoins locaux non encore complètement exprimés.

Cette orientation irai de pair avec la diversification de la production et le développement des activités collatérales, telles que la vente directe, la cueillette à la ferme, les AMAP, la transformation et la vente sur place de produits simples, l'accueil et les gîtes.

L'Agropôle est un sous-ensemble territorial. Il deviendra plus qu'un équipement (comme l'était le MIN), et représentera le noyau d'un nouveau quartier économique, dont les limites géographiques directes sont identifiées : les digues, les infrastructures routières et la future plateforme logistique infrastructures coté Var, la ZI de Saint Laurent du Var, la route aux pieds des coteaux, la ZI de Carros le Neuf autant de points d'entrée et de frontière quant à l'extension de la ville. Mais l'influence concerne toute la vallée et plus encore.

Il exercera une attractivité dépassant le périmètre de la plaine en devenant centre d'échange et de production et s'affirmera comme un moteur supplémentaire pour l'économie locale et la préservation des paysages.





3.3 les casiers de Var Central

Var central est exemplaire de la stratégie d'équilibrage de la vallée. Le chemin de fer de Provence modernisé, cadencement à 10min, place ce nouveau quartier à moins de 20 minutes des principaux pôles urbains Nice Centre, St Augustin et Carros.

Aujourd'hui c'est un faubourg contemporain caractérisé par :

- l'extension des quartiers résidentiels de St Isidore
- le commerce de destination
- l'activité de l'agriculture périurbaine
- les occupations sauvages liées à la voiture
- l'extension des activités du BTP

Demain,

il accueillera un équipement de loisirs structurant le "Stade de Nice"

il sera desservi par un réseau de transport en commun métropolitain efficace combinaison du T3, de son extension, du chemin des pignes

il sera constituée, rive droite, par un quartier dense, mixte de logements, activités, loisirs et commerce, rive gauche par une île logistique.

Pour le déplacement du MIN sur les terrains détenus par la puissance publique sera l'occasion de constituer une polarité bi-rives, de définir une nouvelle hiérarchie du réseau viaire, de créer un pont afin d'arrimer la rive droite au réseau de transport en commun.

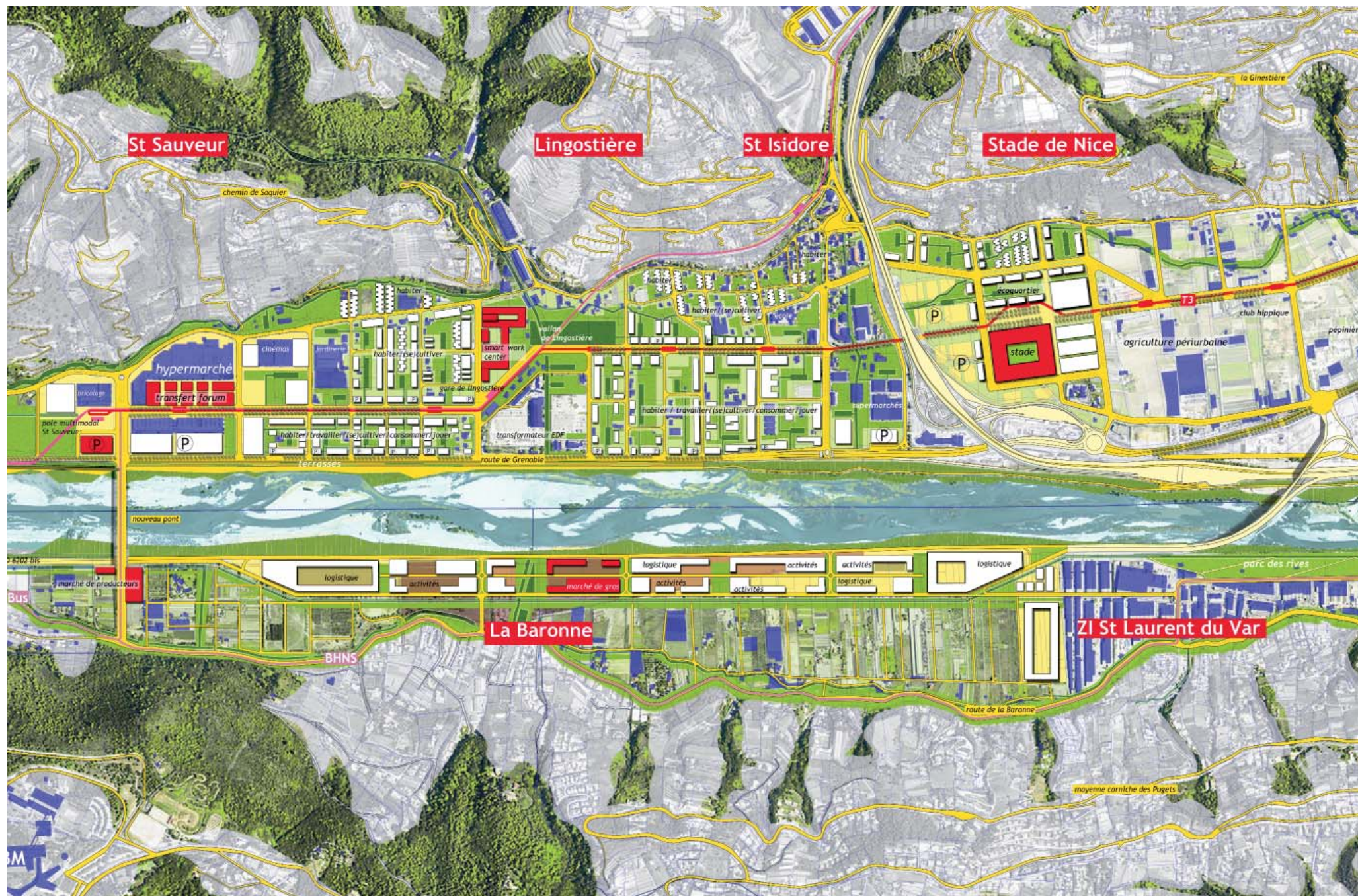
La stratégie de développement du transport en commun doit s'appuyer sur les stratégies de modernisation des hypermarchés. Ce sera l'occasion de mutualiser des équipements d'un pôle multimodal et d'un centre commercial au niveau de la station de St Sauveur.

Le renforcement des caractères de Var central s'appuie sur le développement du transport en commun, les fonctions urbaines programmées, la trame parcellaire et les "casiers".

Elle s'appuie sur les leviers d'intérêt général que sont les transports en commun pour recomposer le parcellaire et relocaliser les activités économiques extensives et illégales.

Au fil du tramway, les casiers pourront se développer. Il s'appuie sur la trame existante constituée à l'époque de la "poldérisation" du territoire de la plaine. Une trame régulière constituée de grands îlots de 100x200.



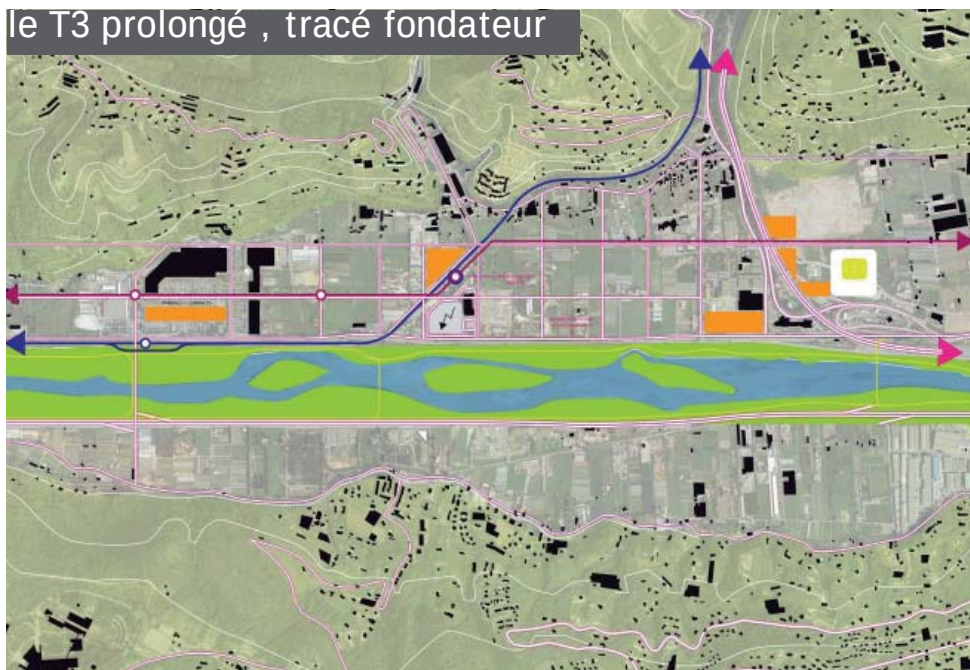


méthode et référence



Central park - à la même échelle

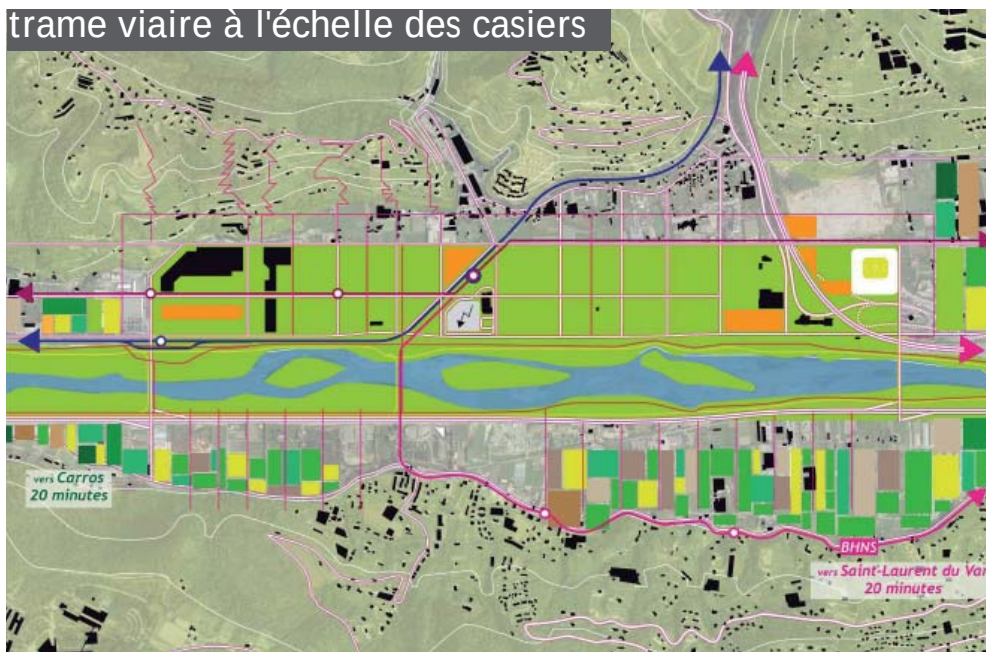
le T3 prolongé , tracé fondateur



surfaces imperméabilisées



trame viaire à l'échelle des casiers



Var Central = Central park fluvial

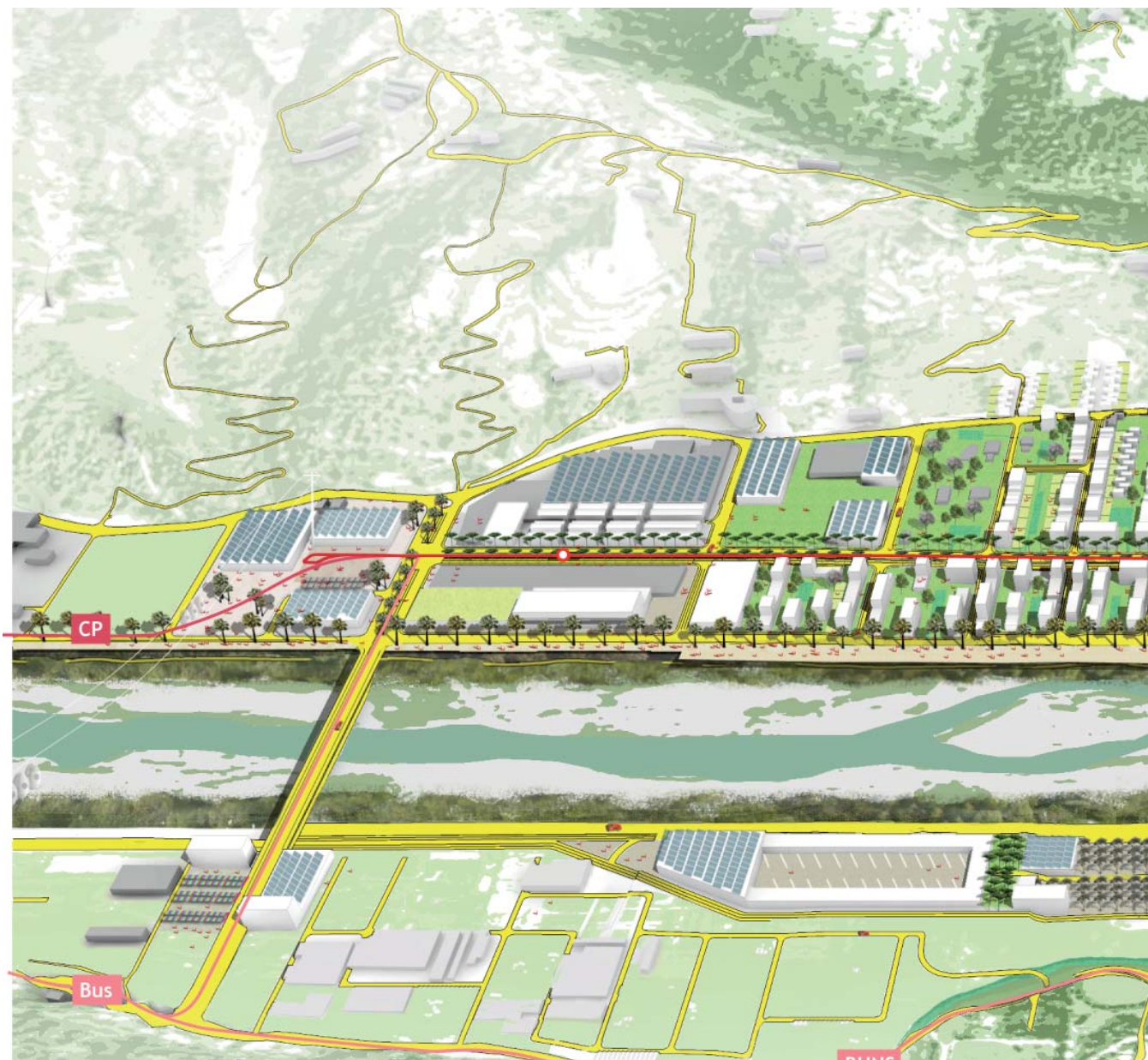


Var Central, vue générale

Ces îlots/casiers sont l'occasion de développer une stratégie urbaine de recyclage, de réemploi, de valorisation de l'existant et de densification.

Un inventaire précis du bâti et des fonctions agricoles actives devra être mené afin d'évaluer le potentiel de réhabilitation des bâtiments et/ou de maintien d'activités agricoles.

Chaque casier constitue une unité opérationnelle pour des programmes mixtes de logements, d'équipement, de services et de production agricole. Les équipements servants parking, chaufferie,...pourront être mutualisé à l'échelle du casier. Sur ces îlots l'intensité bâtie est graduée en fonction de la distance au transport en commun ou des services inondables.







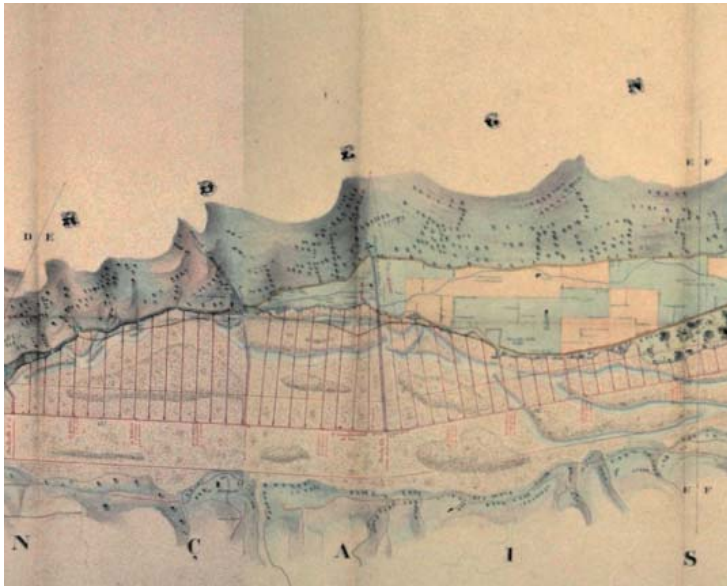












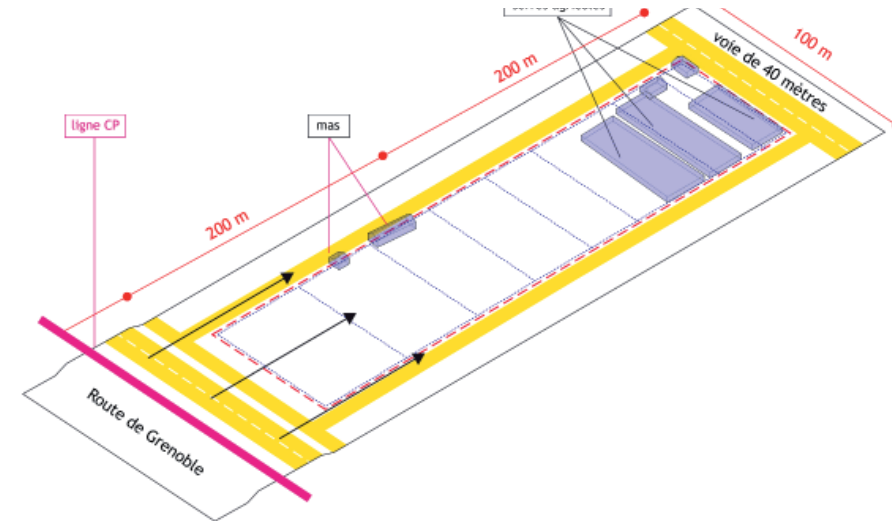
Les casiers intègrent la gestion des eaux pluviales et du risque d'inondation,

Une superficie est réservée afin de ménager le réseau hydraulique existant et de retarder les écoulements des eaux vers le lit majeur du fleuve.

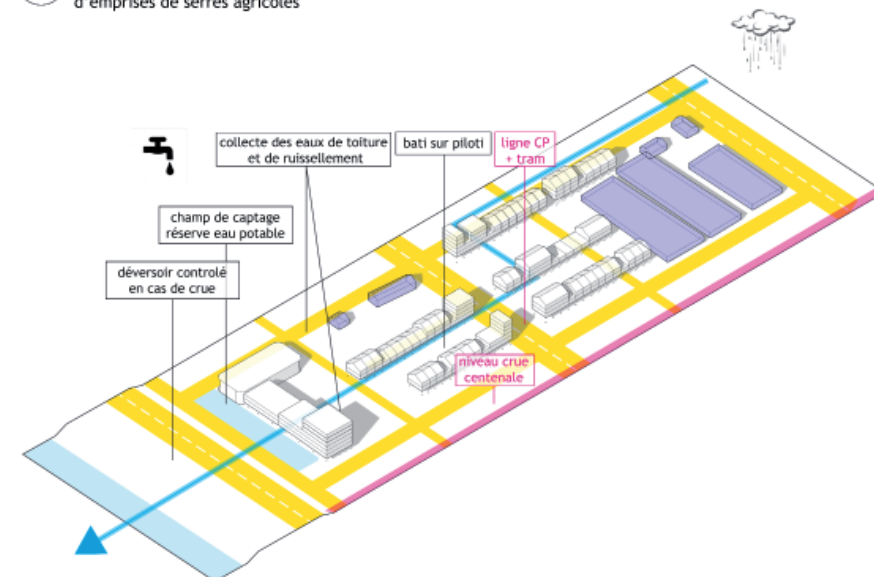
Les bâtiments d'habitation sont implantés sur pilotis au-dessus du niveau de la crue centennale. En cas de crue les hommes seront ainsi hors d'eau, en temps normal l'espace dégagé et abrité par les pilotis offre une "pièce en plus" ou des services inondables.

Les casiers bioclimatiques

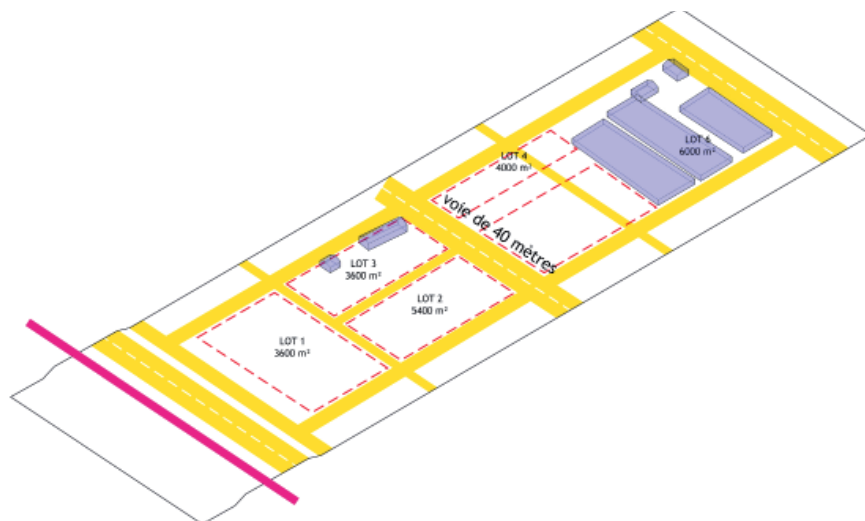
Ces grands îlots sont l'occasion de mettre en œuvre une stratégie bio-climatique urbaine de micro-sites de production évoqués en introduction. Elle s'appuie sur la résille verte et bleue: les espaces publics et les espaces libres sont optimisés afin de limiter l'effet d'îlot de chaleur. L'évapotranspiration des plantes, et l'orientation du bâti, perpendiculaire au lit du fleuve, favorisent les mouvements de convection et le rafraîchissement de l'ambiance urbaine.



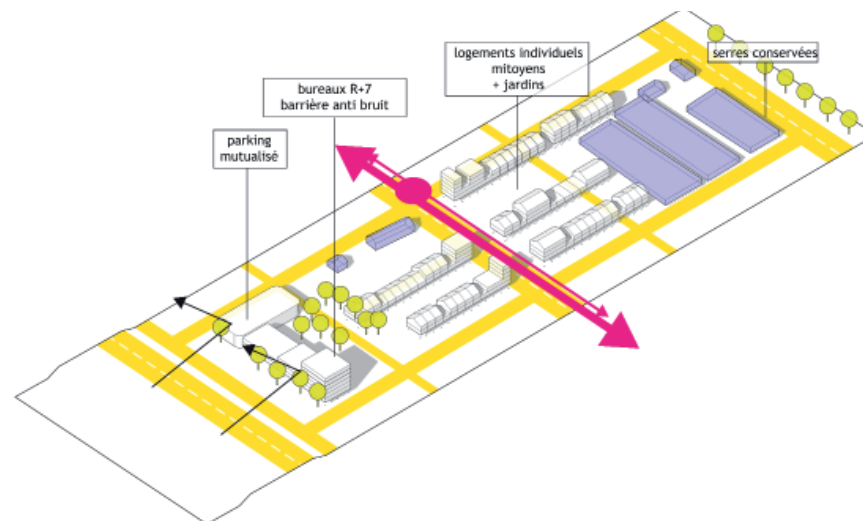
0 Situation existante
> un environnement mité par les surfaces d'emprises de serres agricoles



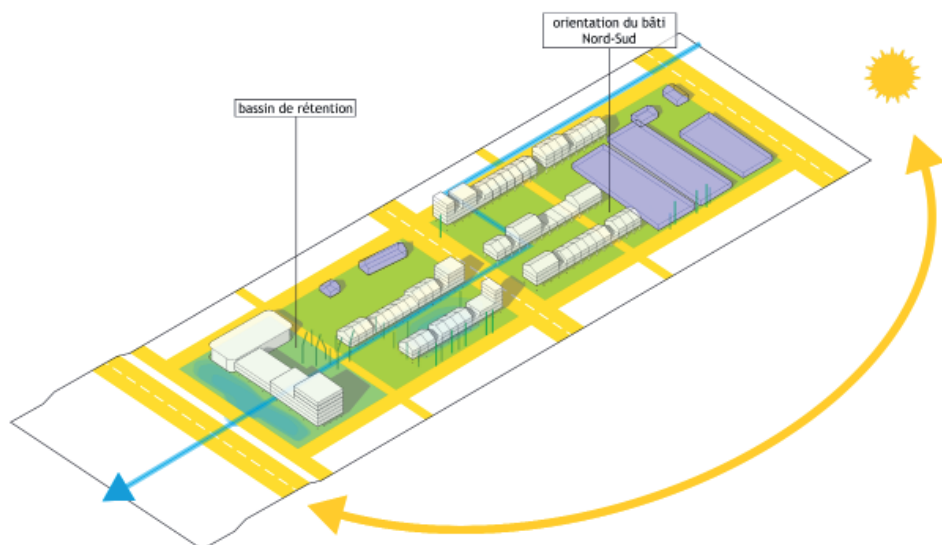
4 Gestion de l'eau anticipant le risque d'inondations dans les secteurs du PPRI



1 Valorisation de la trame foncière existante permettant de préserver l'activité agricole

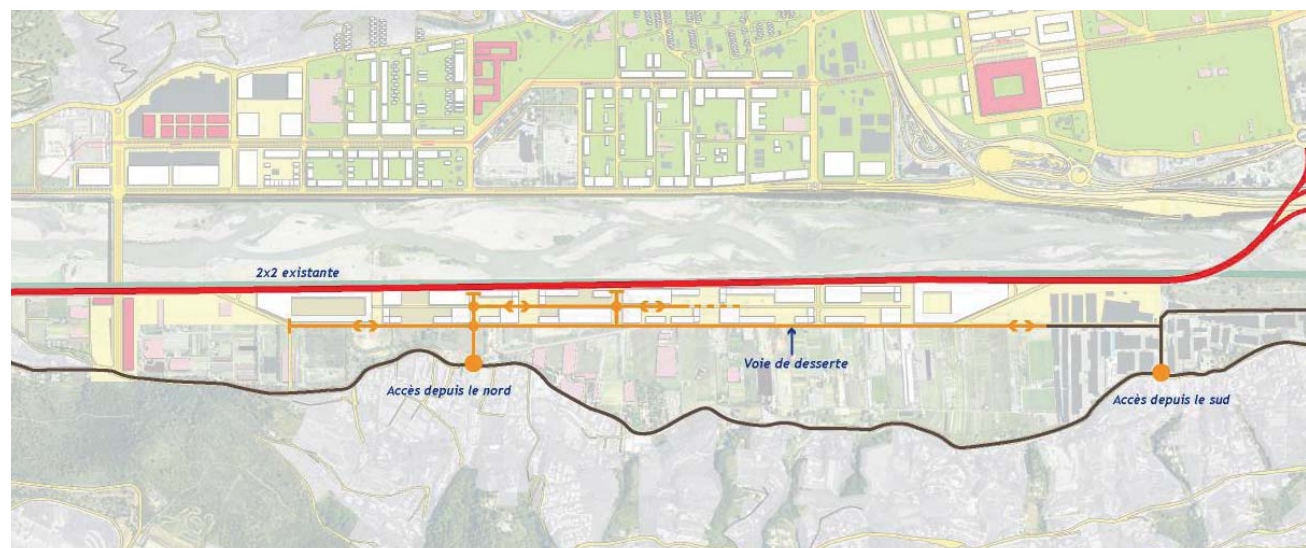


2 dévoiement de la ligne CP au centre de la plaine et construction d'îlots denses le long d'un axe structurant



5 création d'un micro climat urbain par végétalisation et effet patio > stratégie de l'îlot de chaleur

	serres: 6 400 m ²
	activités: 0 m ²
	bureaux: 4 800 m ²
	140 logements: 14 400 m ²
	stationnement: 10 000 m ²
Superficie totale: 40 000 m ² (4 ha)	
Superficie bâtie: 18 400 m ²	
Superficie emprise au sol: 14 500 m ²	
COS: 1	
CES: 0,4	



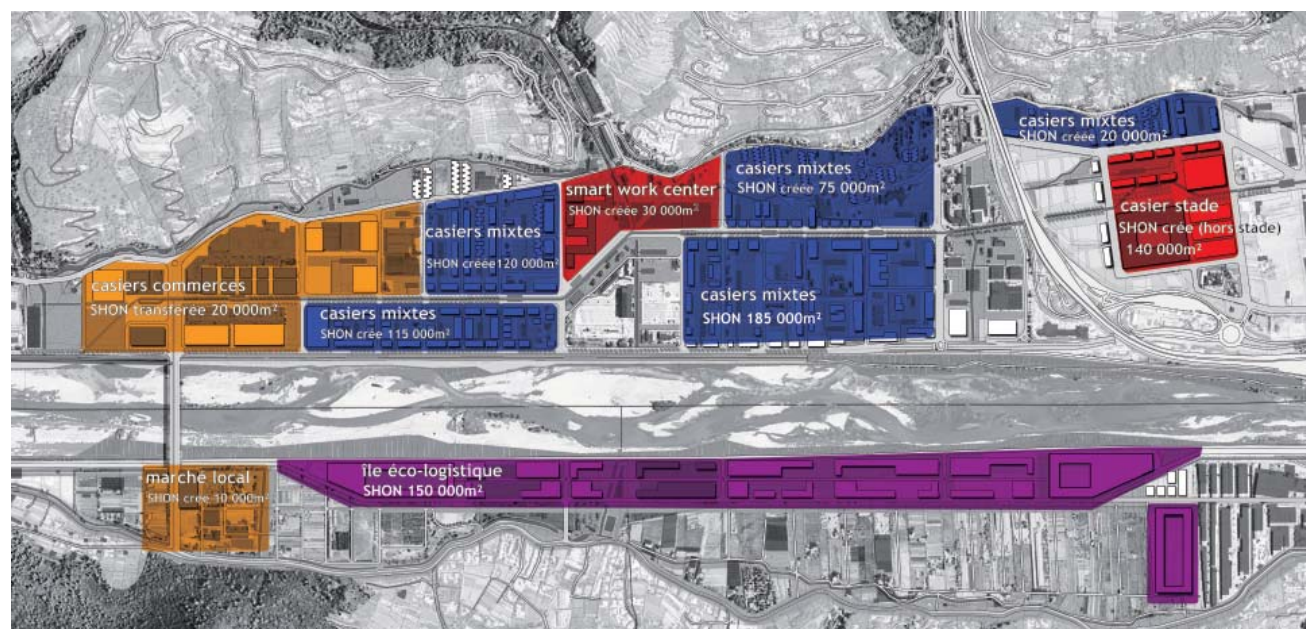
Le déplacement du MIN sera l'occasion de constituer une plateforme éco-logistique en deux phases.

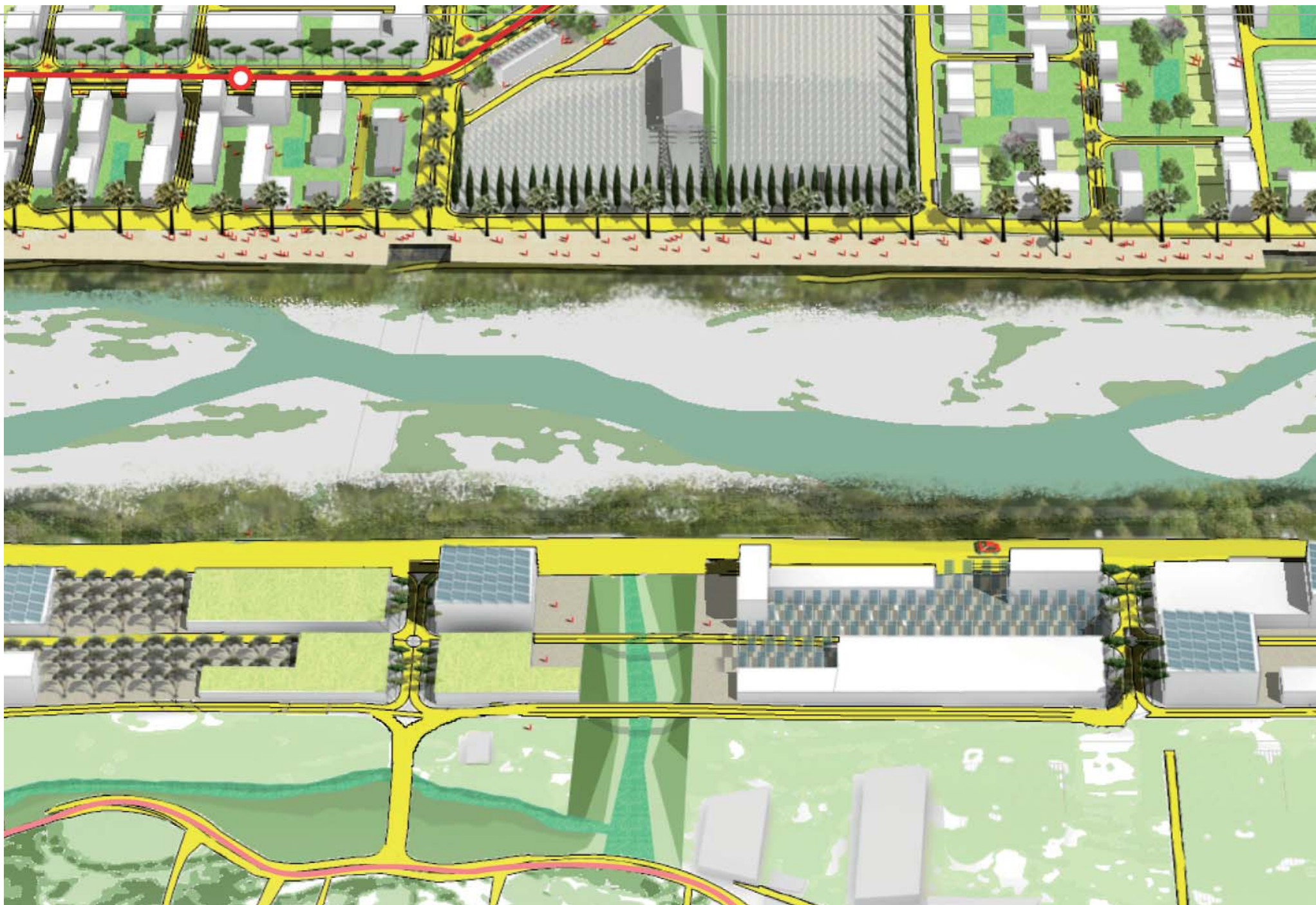
Le MIN fonctionne comme une île afin de laisser, en cas de crue, une zone inondable agricole importante

Phase 1 : implantation du MIN sur les terrains de la Baronne. Le MIN est desservi par la RD95 et par la route de la Baronne. Une attention particulière sera portée sur les horaires d'ouvertures afin de limiter le cumul des trafics liés à l'activité de marché de gros et l'activité diurne de St Laurent du Var

Phase 2: dédoublement et modification du statut de la RD 6202 bis

Afin d'accueillir, les activités connexes du marché de gros et de regrouper les activités servantes de la vallée, une île éco-logistique pourra être aménagée à l'occasion d'un dédoublement de la RD6202 bis. Le statut de la voie sera ainsi requalifié en voie rapide urbaine, et la circulation limitée à 70km/h.





3.4 le campus @ d'Arboras

Sur le parcours du T3, entre autoroute et pied de coteau, ce secteur est une mosaïque d'emprise liées au BTP, de terrains de sport et de clairière, de concessionnaires automobiles, de bureaux et de services.

L'intégration du tramway sur boulevard Slama offrira une nouvelle attractivité à cet axe structurant, sur lequel viendront s'implanter le campus universitaire en liaison avec les terrains de sport et une médiathèque en pied de coteau accessible par le bas ou le haut.

La création de l'île éco-logistique va permettre de libérer progressivement les emprises foncières occupées par des activités extensives pour accueillir les 20 000m² par an d'activités économiques (in Opération"Grand Méridia: stratégie générale, cibles, éléments de programmation NCA-mai 2010).

Comme sur Var central, l'urbanisation s'appuie sur la trame parcellaire des casiers qui autorise une certaine souplesse opérationnelle à partir d'îlot de 100x200. Ici, il s'agira de faire co-habiter des fonctions urbaines différentes, activités de production, logements et immobilier à vocation économique.

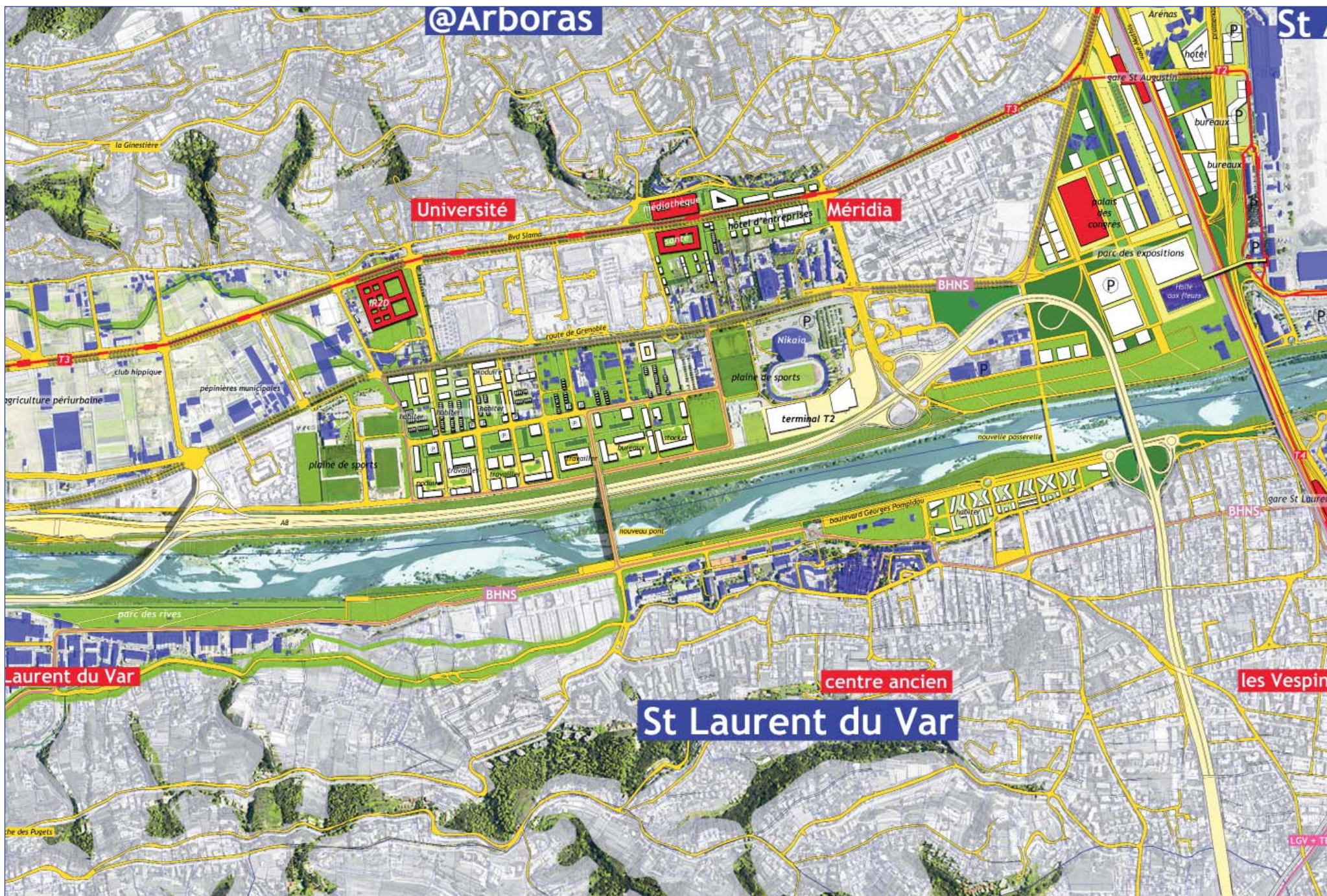
Afin de limiter les nuisances liées à l'autoroute, un front bâti pourra être construit le long de l'A8, tandis qu'à l'intérieur une quinconce de clairières, de bâtiments accompagne l'allée des sports entre Nikaïa et la plaine des sports E.Schmitt.

La quinconce, parc linéaire ainsi protégée permettra d'accueillir en lisière des ensembles de logements.

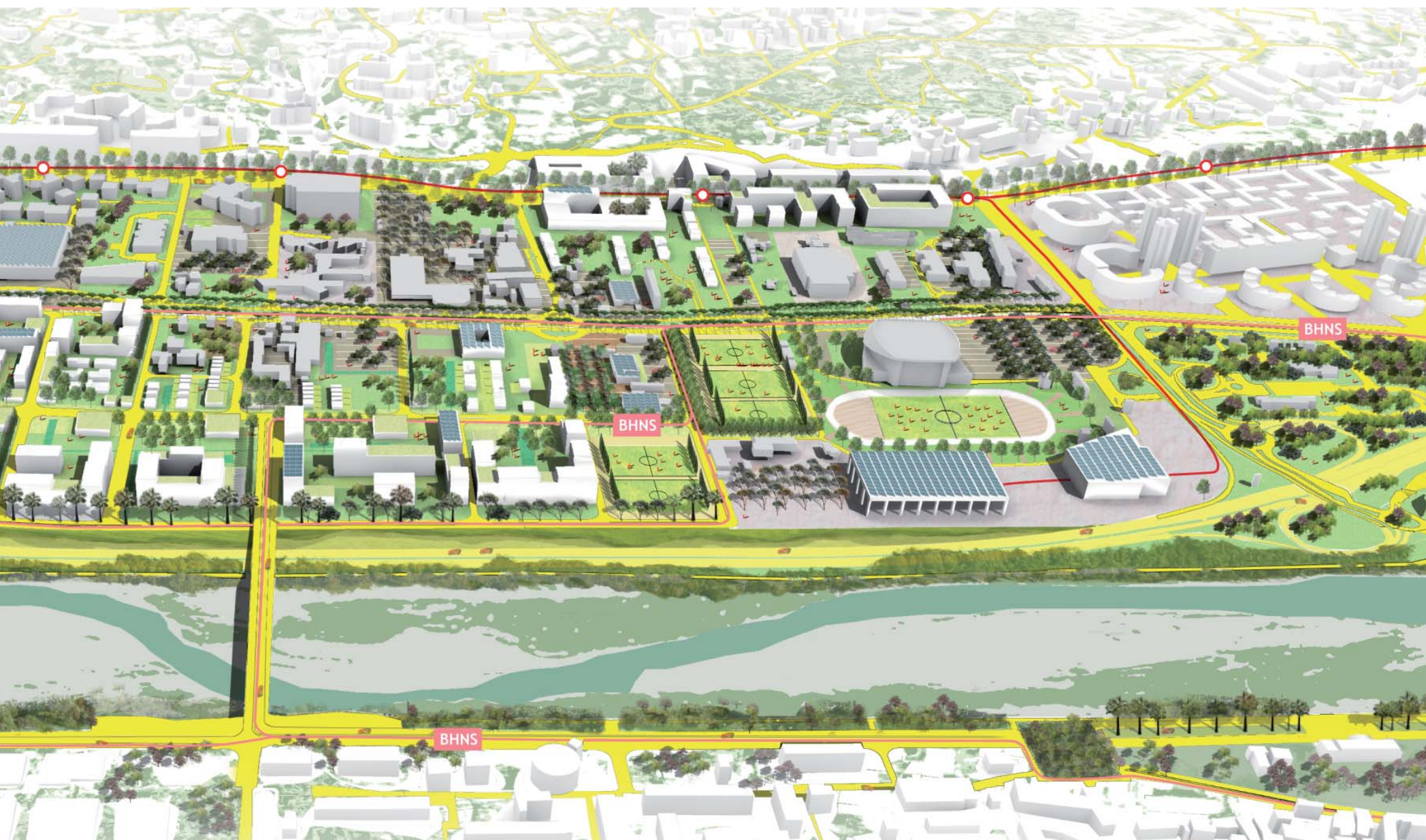
L'allée de desserte pourra à termes accueillir une voie de bus, elle sera reliée à St Laurent du Var par un nouveau franchissement de l'A8 et du Var.

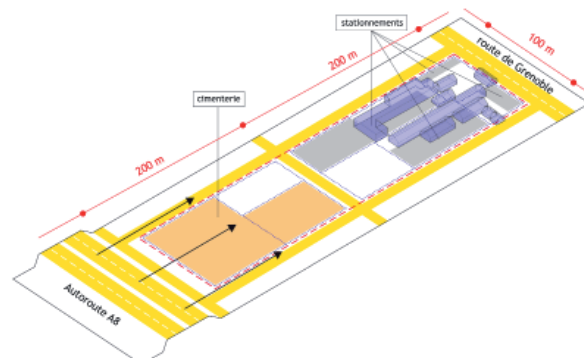
Les activités seront prioritairement implantés sur la route de Grenoble, elles contribueront ainsi à apaiser l'ambiance intérieure de l'allée des sports à vocation principale de logements



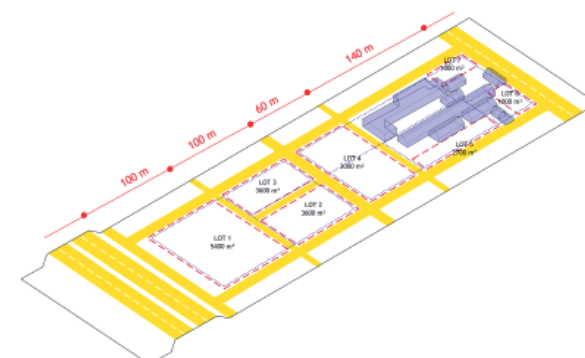




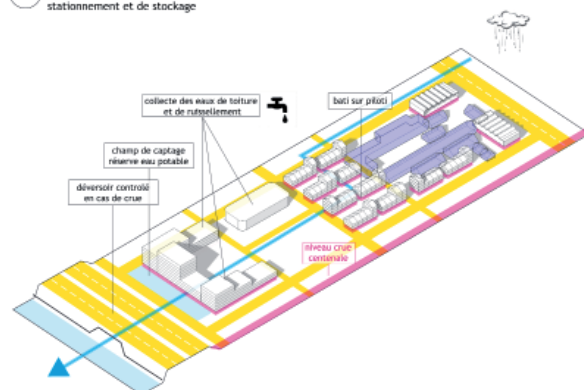




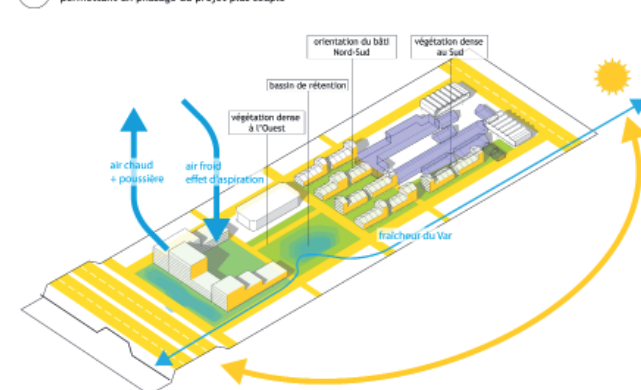
0 Situation existante
→ un environnement mité par les aires de stationnement et de stockage



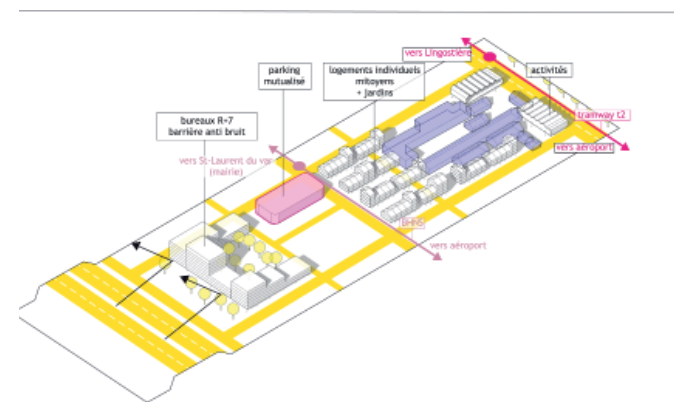
1 Valorisation de la trame foncière existante
permettant un phasage du projet plus souple



4 Gestion de l'eau anticipant le risque d'inondations dans les secteurs du PPRI

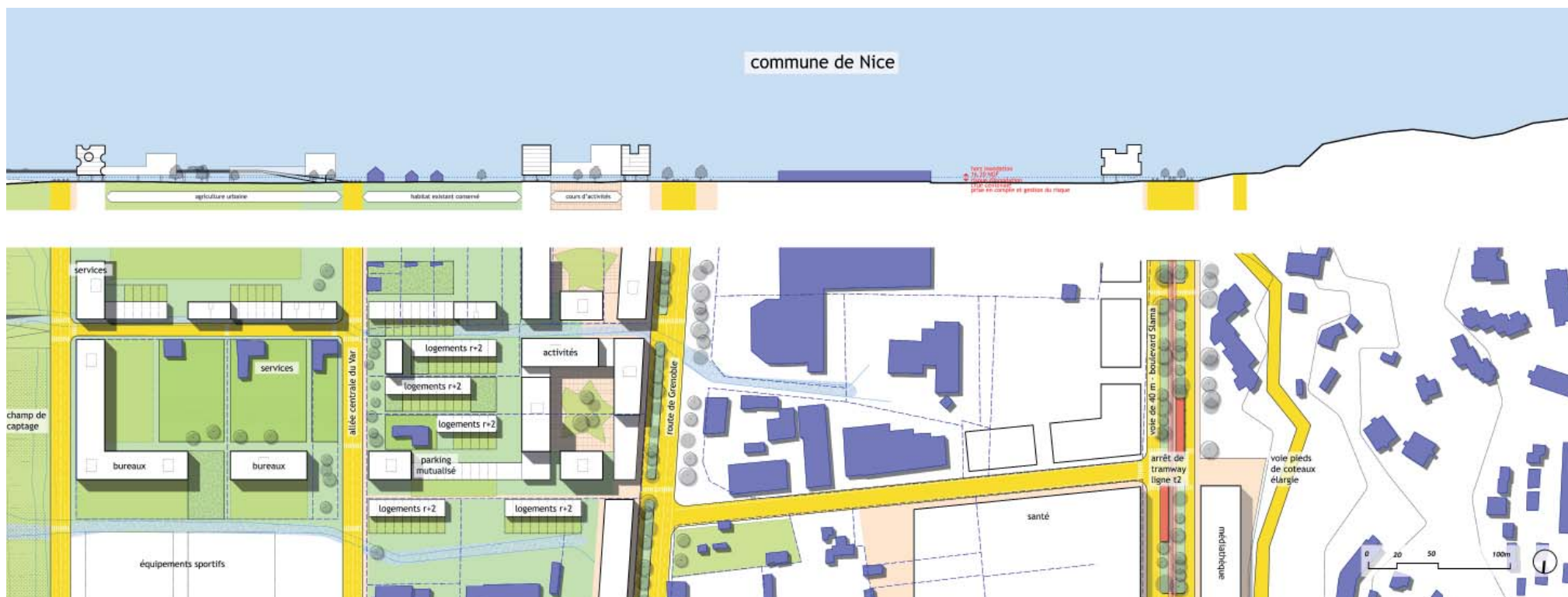


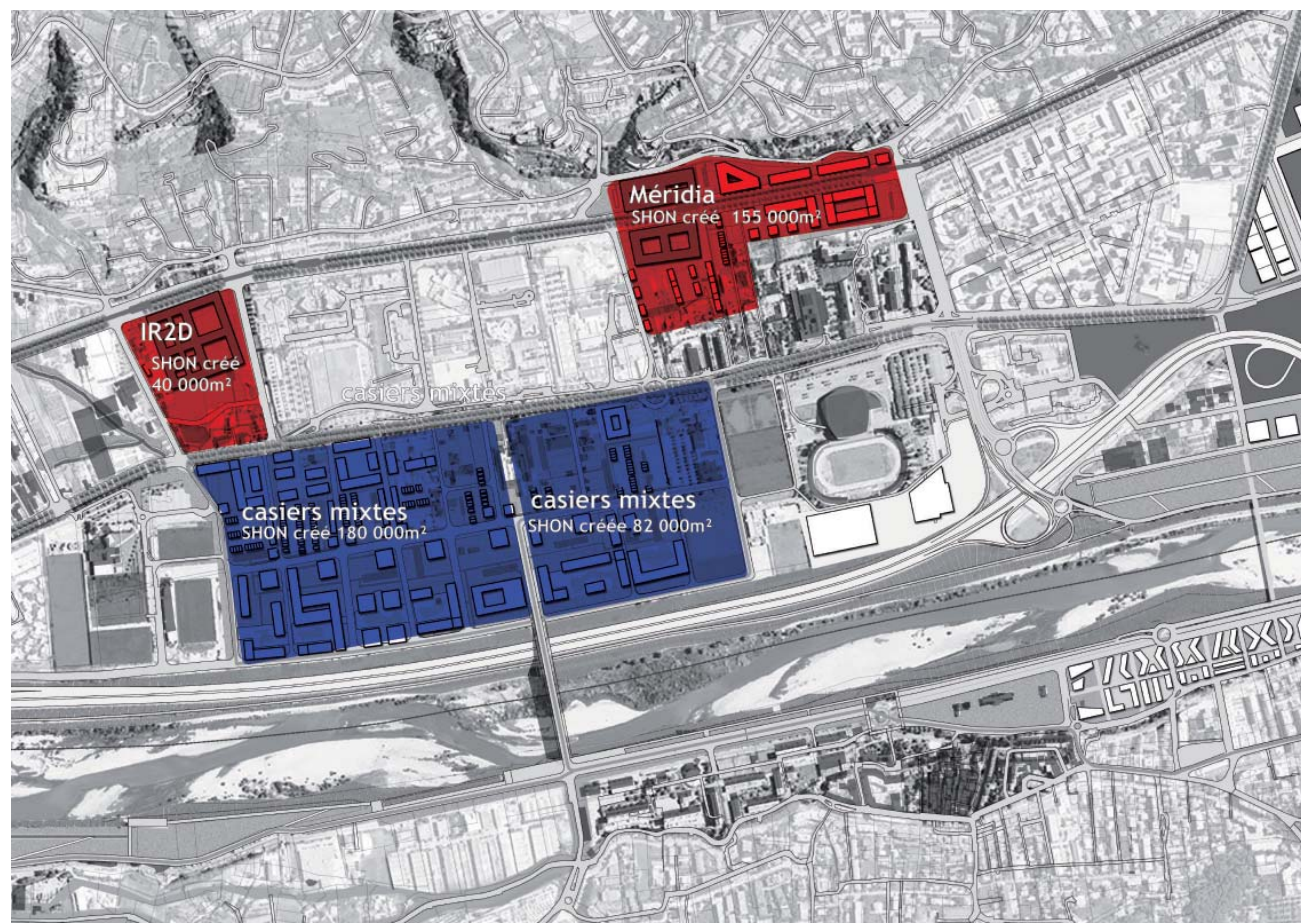
5 création d'un micro climat urbain par végétalisation et effet patio
→ stratégie de l'îlot de chaleur



Construction d'îlots denses en relation avec les transports en commun et organisés autour d'équipements et de services mutualisables

	activités: 3 000 m²
	activités: 2 000 m²
	bureau: 15 000 m²
	90 logements: 10 000 m²
	stationnement: 5 000 m²
Superficie totale: 40 000 m² (4 ha)	
Superficie bâtie: 35 000 m²	
Superficie emprise au sol: 14 500 m²	
COS: 0,9	
CES: 0,4	







3.5 le hub de Saint-Augustin les adresses de Saint Laurent

St Augustin

L'embouchure du Var est un lieu stratégique pour le développement de l'éco-vallée, du fait de la situation géographique particulière et des enjeux de métropolisation que peut supporter le site. Ce territoire profite d'une accessibilité remarquable et peut devenir un « hub » à l'interphase des déplacements internationaux, nationaux et métropolitains pour l'ensemble de l'aire urbaine azurée. Un site toujours plus accessible et attractif, mais aussi un site plus urbain, plus continu, plus confortable. Un aménagement fluide et lisible, propice au développement des activités commerciales, à l'organisation de grandes manifestations comme les congrès ou les foires expositions. De nouvelles qualités urbaines qui doivent permettre au quartier d'affaire de l'Arenas de prendre un nouvel envol.

Pour profiter de l'attractivité et éviter les contraintes de la congestion des accès au « hub », le flux de transit côtier doit être dissuadé ou ponctuellement géré par des ouvrages enterrés, comme entre l'autoroute A8 et la voie Mathis. Les infrastructures de desserte sont optimisées dans leurs emprises et leurs géométries pour se glisser dans la nouvelle trame urbaine. Les accès aux parcs de stationnement des équipements sont localisés à proximité des zones d'échanges à la périphérie du site.

En reprenant les principes des études pré-opérationnelles développées par le bureau d'étude IOSIS, le pôle d'échange se développe de part et d'autre du faisceau ferré. Un passage sous la voie permet aux TCSP et aux piétons d'accéder aux deux rives du faisceau. Cette liaison peut permettre au tramway d'accéder à l'aéroport en passant à niveau sur la Promenade des Anglais, alors que l'ouvrage routier en souterrain continu de garantir les accès véhicules. La position de la gare LGV s'inscrit alors sur des terrains rapidement libérables, ne nécessitant





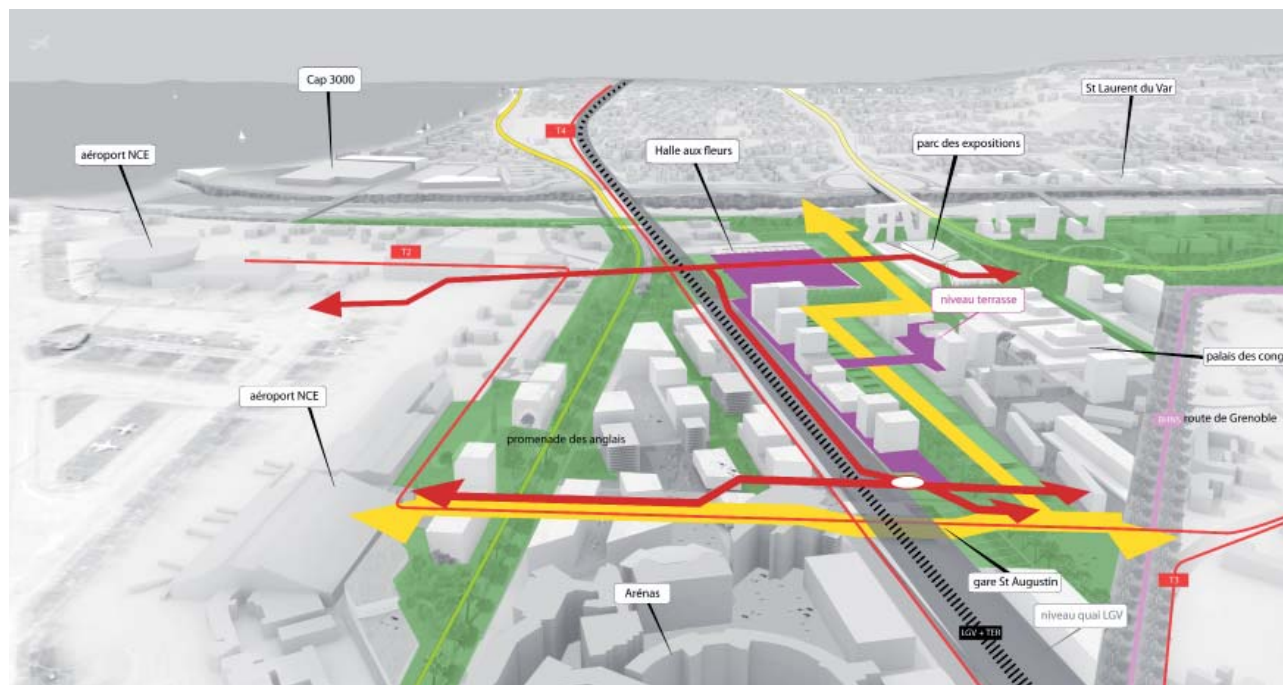
Gare, marchés, foires , expo congrès/ promenade des anglais/Var

ainsi que les aménagements d'accès aux quais. Ces accès s'effectuant par dessus les voies, les usagers peuvent alors profiter d'une variété de vues sur le grand paysage : mer, montagne, ville ou fleuve...

L'idée majeure est de donner du sens géographique à ce nouveau pôle en évitant l'anonymat habituel des centres sous air conditionnée. En s'appuyant sur la trame des espaces « publics » existant du MIN ainsi que sur des bâtiments aux qualités architecturales remarquables (marché aux fleurs notamment), il est alors possible de créer une relation entre gare, aéroport, parc d'expositions et centre de congrès.

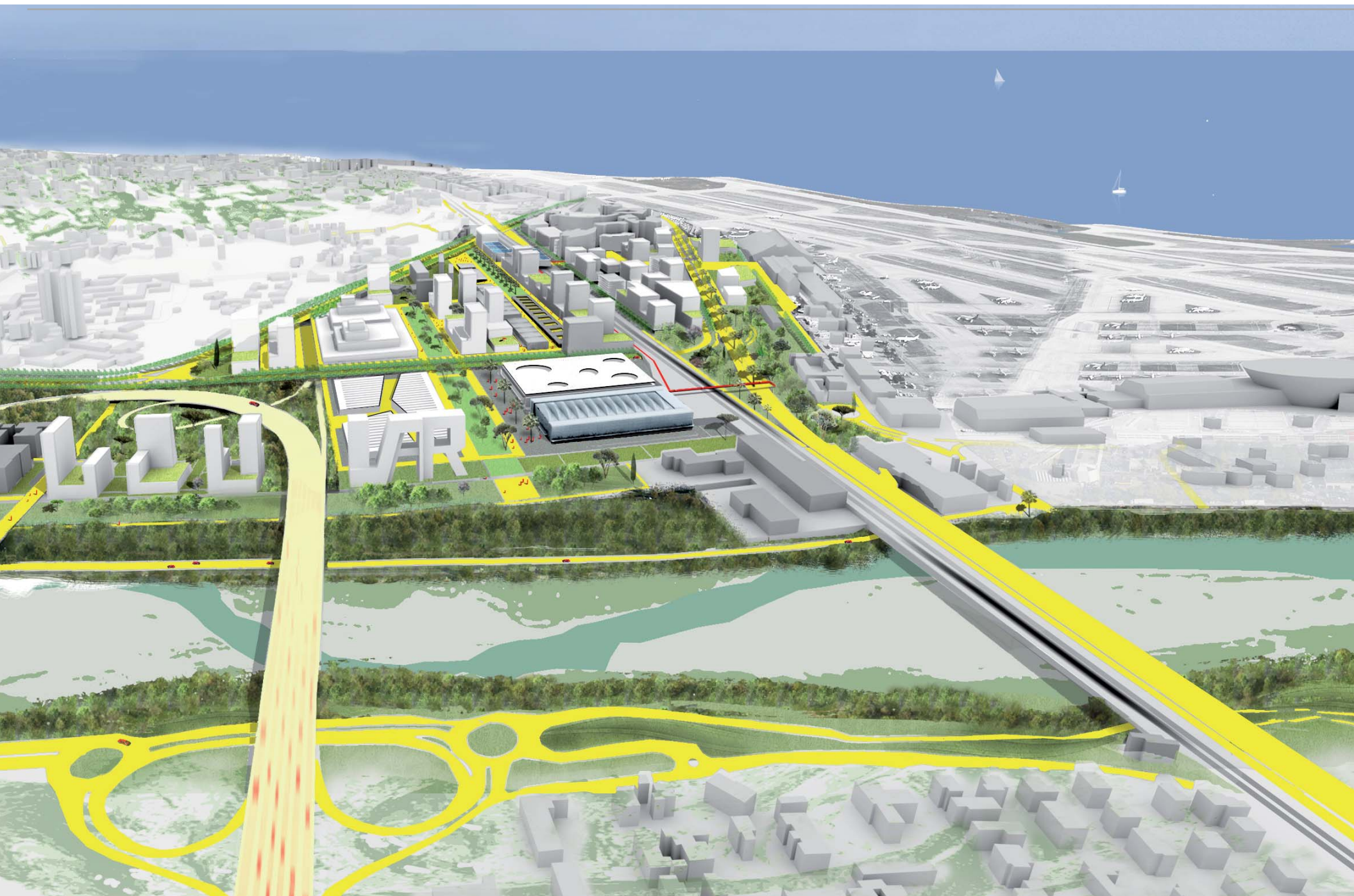
Le site de Saint Augustin est profondément marqué par la présence des MIN et par la vie qui s'y déroule, un univers protégé, caché et secret. C'est une ambiance particulière qui vous pénètre, à la fois monumentale par la dimension des édifices et les perspectives qu'ils révèlent et à la fois populaire comme peut l'être un tel lieu de travail. Une façon de gérer au mieux ce qui existe déjà, pour faciliter la mise en oeuvre progressive du projet et surtout donner une identité, un encrage local à un programme standardisé. Certains édifices sont intégrés au projet comme la halle aux fleurs, le grand auvent et une partie du carreau. La morphologie urbaine se structure à partir des éléments préexistants afin de rendre lisible et évidente, la situation géographique et les grandes vues de coteaux à coteaux depuis les espaces publics et les orientations nord sud, mer montagne depuis les bâtiments. En s'appuyant sur l'organisation existante du bâti il est possible de conserver les très beaux alignements de palmiers de l'entrée dans les MIN sur le futur parvis de la gare et les bosquets de pins et d'eucalyptus au sein des mails et des parvis.

La mise en oeuvre d'un tel projet nécessite non seulement un certain pragmatisme pour coller au plus près des contraintes de libération foncière mais aussi offrir à chaque étape de mise en oeuvre une image cohérente









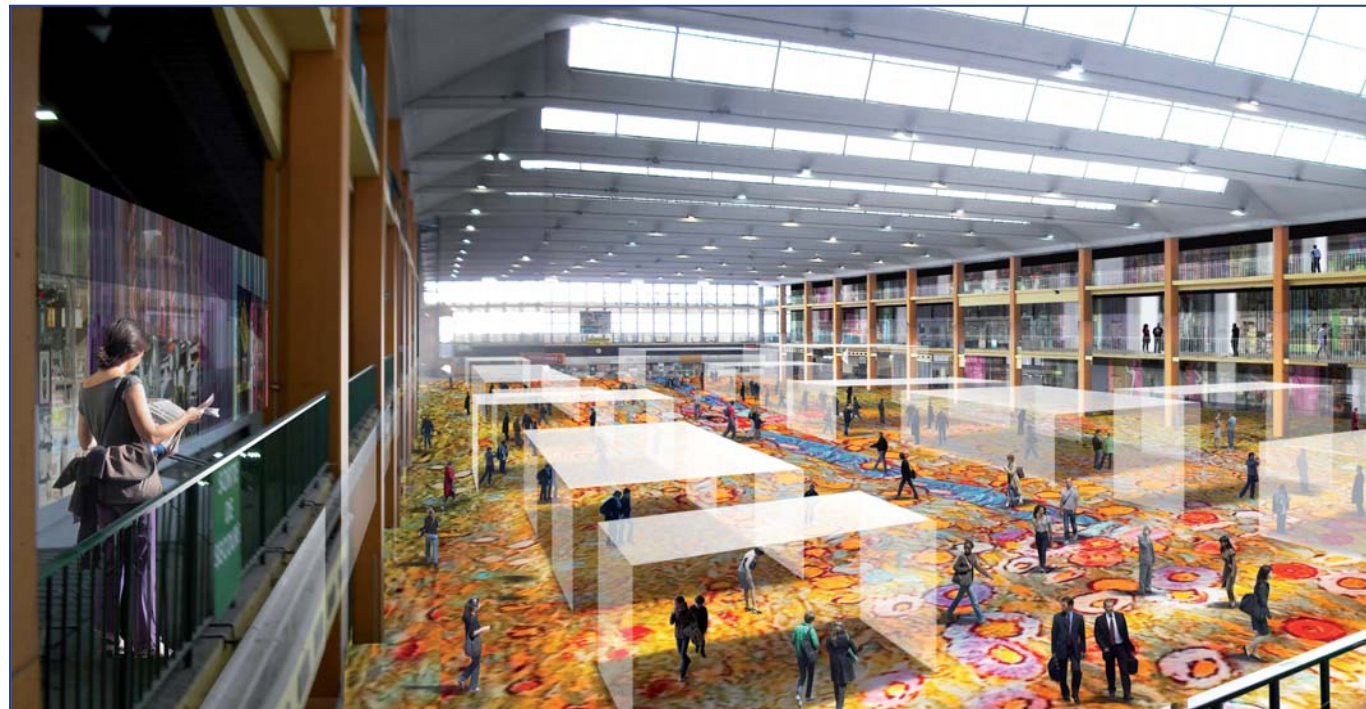


et des usages fonctionnels. Cette stratégie de projet, qui organise une nouvelle trame urbaine à partir de la structure des espaces libres existants dans les MIN, est une garantie pour atteindre cet objectif.

La densité d'usage sur Saint Augustin s'accompagne de plus de qualité et de mise en valeur des espaces naturels et de loisirs. Les promenades en rives du fleuve sont confortées par de nouveaux espaces publics comme le belvédère de l'embouchure sur Cap 3000, le boulevard promenade du centre ville de Saint Laurent du Var ou encore les terrasses sur digues. Pour faciliter les liens de rive à rive, deux passerelles piétonnes offrent plus de souplesse et de liberté dans les parcours afin d'obtenir un co-développement des deux rives.

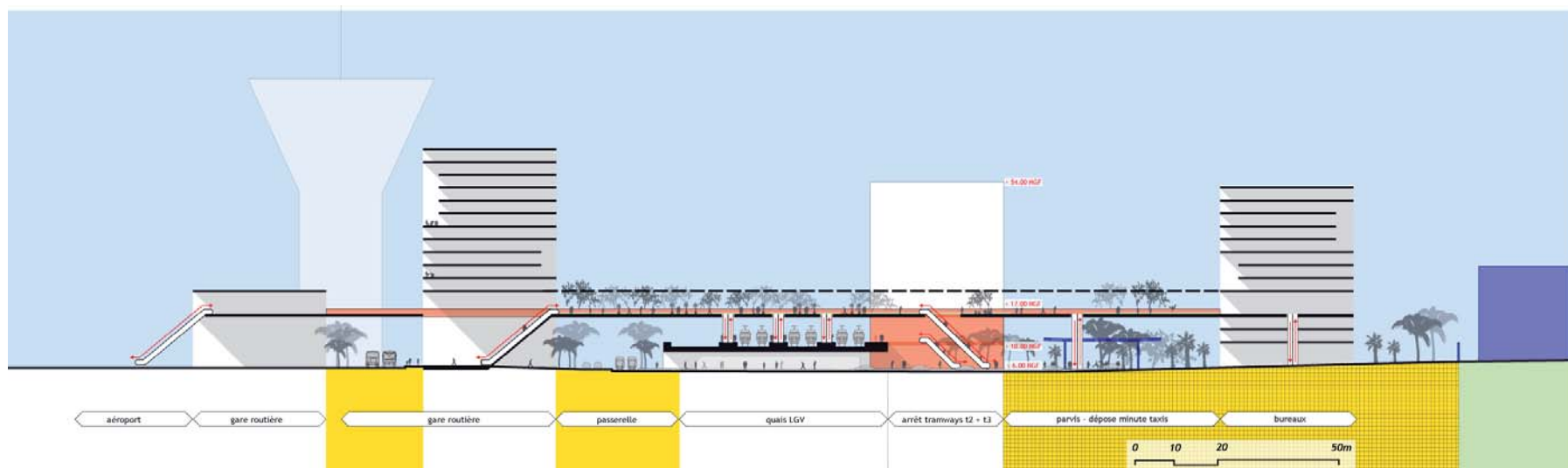
À l'embouchure du Var, la reconfiguration du centre commercial de Cap 3000 permet d'aménager un grand belvédère en partie haute ainsi qu'une place en contrebas. Cette transformation permet de densifier les activités commerciales et de diversifier les programmes en réorganisant le stationnement dans des ouvrages aériens. Avec le renforcement des TER, la requalification de la gare de Saint Laurent du Var et le prolongement du tram, le centre commercial sera desservi par un réseau efficace de TCSP.

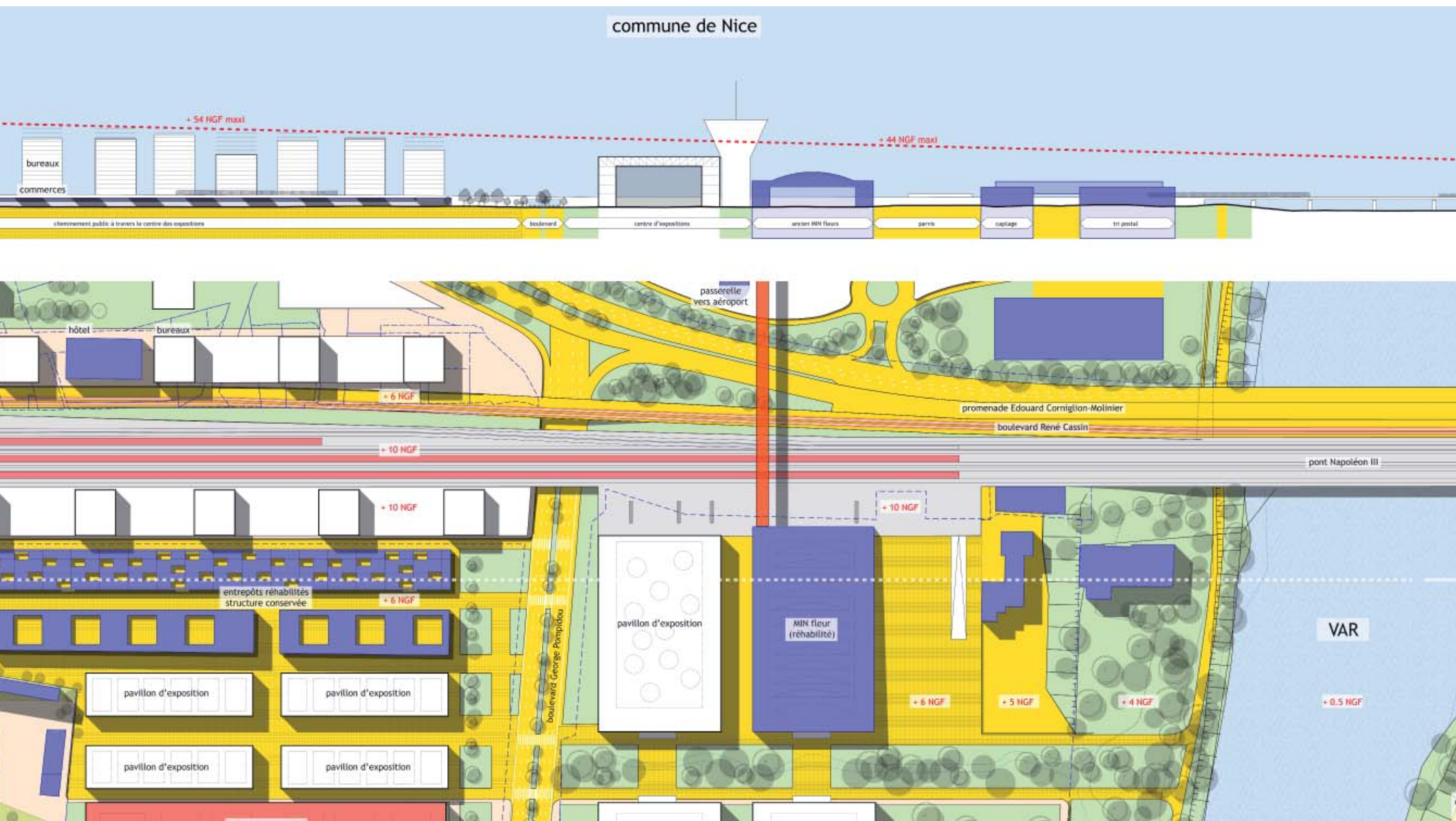
Le quartier des Vespins va profondément être transformé par la sortie du faisceau ferroviaire de la LGV. Les friches et les secteurs d'habitat dégradé offrent l'opportunité de recomposer une nouvelle façade sur la voie côtière. La structure du projet s'appuie sur la trame des voiries existantes et sur le parcellaire pour permettre une mutation en douceur dans le respect des formes urbaines existantes.



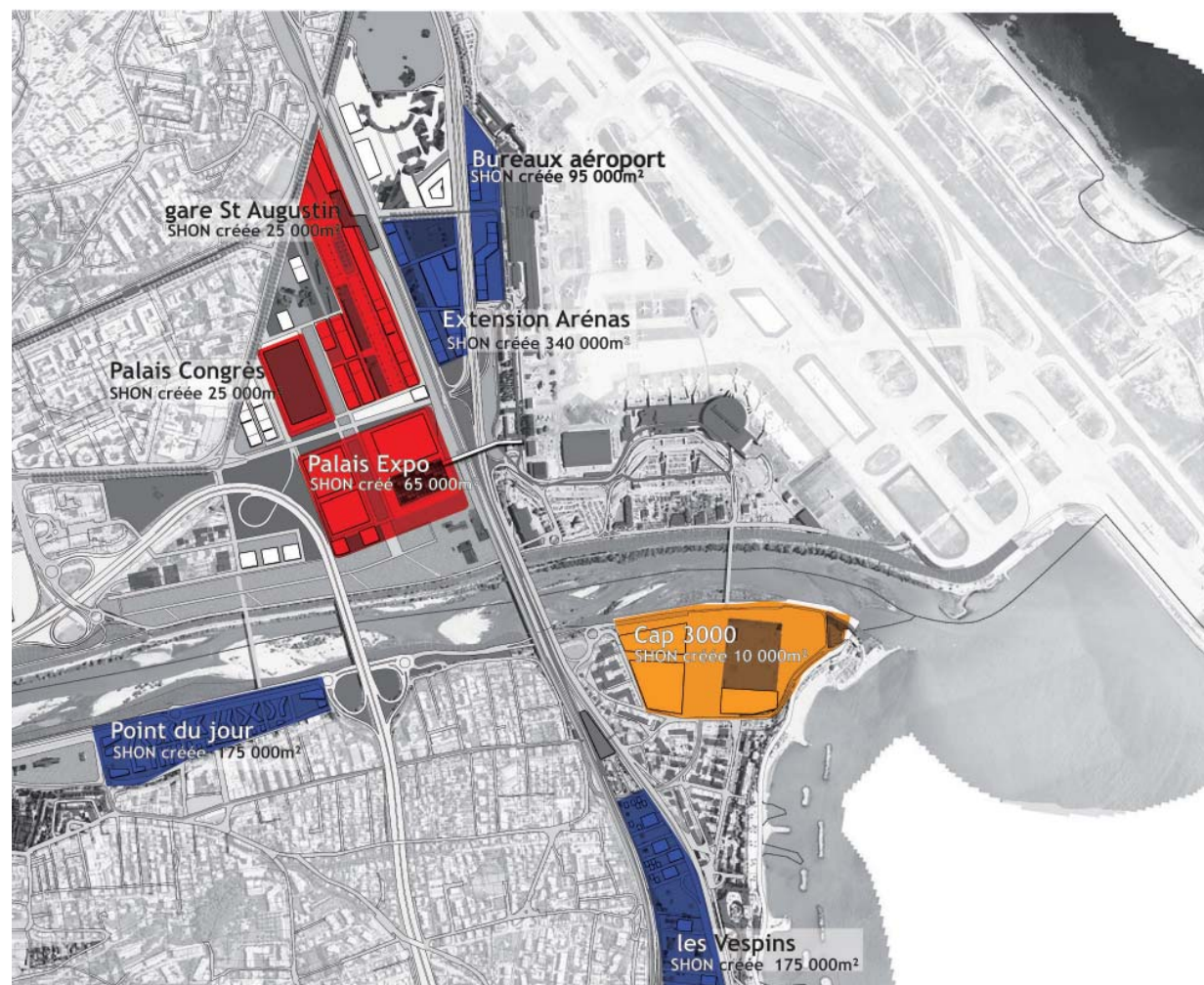


le hub et les terrasses





La recomposition du quartier du Point du Jour est une opportunité pour constituer une grande façade urbaine sur le Var. Les espaces libres peu qualifiés qui servent actuellement de stationnement permettent la mise en œuvre d'un vaste boulevard urbain, un boulevard promenade, l'espace public structurant de représentation de la ville sur le fleuve. La mairie de Saint Laurent et son parc s'inscrivent dans cette logique de retournement de la ville sur le Var. Une première rangée d'îlot assure cette échelle métropolitaine, alors qu'à l'arrière un tissu urbain de plus petite échelle assure la liaison avec la ville existante.





4

Arguments

4.1 hydraulique

La gestion du risque inondation

Le PPRi en cours de validité est ancien. Un projet de PPRi révisé (nouveau zonage et nouveau règlement) est disponible. Il a été à ce jour seulement porté à connaissance : publication des cartes de zonage du risque et du règlement associé. Il n'est donc pas validé. Cependant, il semble opportun de fonder dès aujourd'hui la réflexion sur le projet de PPRi révisé plutôt que sur la version déjà ancienne du PPR en vigueur.

Le projet de PPRi rend obligatoire la réalisation des actions prévues dans le cadre du PAPI, en particulier (1) l'arasement des 4 premiers seuils amont, (2) le renforcement de certaines des digues existantes, suspectées de présenter de possibles points de faiblesse.

Les actions du PAPI mentionnées ci-dessus sont de nature à réduire l'aléa et donc le risque. Deux mécanismes vont pour ce faire conjuguer leurs effets :

1) l'arasement des seuils va conduire à un abaissement des cotes de référence en crue sur les portions de fleuve concernées,

(2) Le renforcement des digues les plus fragiles va permettre de reclasser ces ouvrages dans la catégorie des ouvrages sûrs, moins sujets au risque de rupture et donc associés à une bande de sécurité de largeur plus faible.

Le PAPI en cours permet d'entrer dans un processus d'aménagement du fleuve conçu à plus long terme : l'arasement des seuils devrait se poursuivre dans le futur au delà de ce premier programme, entraînant une réduction du risque sur un linéaire toujours plus important vers l'aval.

En toute logique, la réduction objective de l'aléa devrait conduire au fil du temps à une réévaluation du PPRi. Ce point n'est cependant pas encore acté...

On retiendra donc que :

- L'aléa hydraulique actuel considéré à l'échelle du périmètre de l'OIN est censé diminuer dans le futur, au cours des « prochaines décennies ». Cette échelle temporelle coïncide avec la phase de développement / mise en œuvre progressive de l'OIN.

- La réduction de l'aléa entraînera de facto – à occupation des sols et vulnérabilité « figées » – une réduction du risque.

- Envisagé dans le futur, **le couplage d'une démarche de diminution de l'aléa** [par aménagement hydraulique] **avec une démarche de type « réduction de la vulnérabilité »** [associant des mesures de réductions de la vulnérabilité sur l'existant et une prise en compte dès le stade de la conception des aspects « risques » et « vulnérabilité » pour les projets futurs] **devrait logiquement produire un effet démultiplicateur de la diminution du risque**, chacune des composantes du risque [aléa * vulnérabilité] étant censée diminuer. Cet **axe pourrait donc consister un des points forts de l'OIN en matière de développement durable**. Il se situe d'ailleurs parfaitement dans le cadre de la Directive Inondation 2007/60/CE

- Le périmètre géographique de l'OIN et celui du PPRi se superposent dans une large mesure. Le règlement du PPRi a donc vocation à orienter fortement le contenu de l'OIN. A l'inverse, ce règlement ayant été au jour d'aujourd'hui seulement porté à connaissance, on peut considérer qu'il est encore possible de le faire évoluer – ne serait-ce que sur des points de détail – pour les besoins de l'OIN.

Pour mémoire, le projet de PPRi prévoit :

- Une zone rouge d'interdiction distinguant les sous-secteurs suivants :
 - R0 : zone de grand écoulement du var,
 - R1 : zones de dangers de risques forts (milieux urbains et non urbains),
 - R2 : zones de dangers de risques moyens en milieu non urbanisé,
 - R3 : bandes de sécurité à l'arrière des digues.
- Une zone bleue d'autorisations sous prescriptions, distinguant :

		Intensité de l'aléa de base		
		Nulle	Faible	Moyen
Intensité de l'aléa exceptionnel	Faible à moyen	B5	B1	B2
	Fort à très fort	B6	B3	B4

- En annexe de la présente note, sont récapitulées les principales contraintes rattachées aux différentes zones mentionnées ci-dessus.

Analyse du papi

Plusieurs types d'actions sont prévus dans le cadre du PAPI :

- Actions de communication, information, prévention : 1.1 ; 2.1 ; 2.2 ; 3.1 ; 3.2
- Actions de diagnostic et réduction de la vulnérabilité : 3.3 ; 3.4 ; 4.4 ; 4.5
- Actions d'aménagement hydraulique : 3.5 ; 4.0 ; 4.1 ; 4.2 ; 4.4 ; 4.5
- Actions sur les digues et protections anti-crues : 5.1 ; 5.2 ; 5.3 ; 5.4 ; 5.5

Toutes ces actions – rendues obligatoires par le projet de PPRi comme mentionné plus haut – sont globalement en synergie avec les grands objectifs affichés par l'OIN :

- Les actions de communication, d'information, de prévention s'inscrivent dans une logique de développement durable, au sein de laquelle le risque est non seulement porté à connaissance mais aussi pris en compte dès la phase de conception des grands projets urbains ou d'aménagement du territoire.

- De la même façon, les actions de diagnostic et de réduction de la vulnérabilité correspondent à une logique de développement durable et vont dans le sens de la DI (Directive Inondation 2007/60/CE). Ces actions contiennent cependant essentiellement une réflexion sur l'existant (exemple : action 3.4 portant sur les ERP). Dans le cadre de l'OIN, cette approche doit être étendue à l'ensemble des projets à venir.

- Les actions d'aménagement hydraulique rejoignent les précédentes, puisqu'elles ont principalement un objectif de mise en sécurité portant soit sur les débouchés de vallons, soit sur les seuils. En ce qui concerne les seuils, on peut distinguer une double démarche qui vise (1) la sécurisation des seuils aval, (2) l'arasement des 4 premiers seuils amont. Cette dernière mesure – qui devrait à long terme être étendue à l'ensemble des seuils aval – va contribuer d'une part à l'abaissement des lignes d'eau (et donc à une réduction de l'aléa, voir infra) d'autre part à retrouver un fonctionnement hydraulique plus naturel, en lissant le profil en long du fleuve, qui se présente aujourd'hui comme une succession de marches d'escaliers. Ce mode de fonctionnement devrait permettre une reconnexion du lit mineur et du lit majeur dans l'entre-digues, et donc ouvrir des perspectives pour la renaturation du fleuve, ce qui correspond à l'un des objectifs affichés par l'OIN.

- Le renforcement des digues existantes va avoir deux conséquences directes : (1) la sécurisation des secteurs protégés et donc la réduction du risque, (2) le renforcement du cloisonnement entre le Var et le lit majeur situé au delà des digues. Ce deuxième aspect peut donc à première vue sembler antagoniste avec certains objectifs de l'OIN notamment la « préservation / restauration des connexions biologiques et des interfaces entre le Var et sa vallée alluviale ».

Stratégie d'aménagement hydraulique

Quel niveau d'aléa et de risque considérer ?

La figure 1 illustre pour la partie basse de la vallée les cartes figurant dans le projet de PPRi. Ces cartes distinguent :

- Les scénarios « probables », qui ont servi à définir un aléa de base puis **le niveau de risque proposé** qui en découle (carte en haut de la figure 1). Il s'agit (1) des simulations en crue centennale du Var ($Q_{100} = 3800\text{m}^3/\text{s}$) en considérant que toutes les digues existantes résistent, (2) des simulations intégrant les cas de ruptures de digues jugés probables (en rive droite au niveau du Gabre, de la ZI de Carros, du vallon de Gattières ; en rive gauche au niveau du CADAM, du MIN et des vallons avec refoulement du Var), (3) des simulations combinant crue décennale du Var et crue centennale des vallons.

- Les scénarios jugés moins probables, qui ont servi à définir un **aléa exceptionnel**. Il s'agit des simulations en crue exceptionnelle du Var ($Q = 5000\text{m}^3/\text{s}$), des scénarios en crue centennale du Var avec des hypothèses de rupture jugées plus rares : ruptures liées à une érosion externe de l'ensemble d'un corps de digue épais (rupture du Broc, de la RD6202 au droit du seuil 8) et du scénario d'une crue centennale sans digues.

Le fait de conserver un aléa exceptionnel dans l'élaboration du zonage réglementaire permet de rappeler, sur l'ensemble de la basse vallée, que la sécurité des biens et des personnes dépend étroitement du bon fonctionnement des digues et de prendre des mesures de prévention raisonnables pour limiter

Aléa de base	Q10Var et Q100vallons ou Q100Var et Q10vallons ou ruptures probables
Aléa exceptionnel	Q5000 Var exceptionnel et Q10vallons ou ruptures peu probables ou Q100Var sans digues

les conséquences d'une crue exceptionnelle d'un fleuve puissant et encore mal connu.

Deux niveaux d'intervention se dégagent donc pour l'OIN :

- Le déploiement du projet peut objectivement s'appuyer sur les cartes de risques issues des scénarios jugés les plus probables,
- Il devrait cependant **ne pas occulter totalement la possibilité d'occurrence** de phénomènes extraordinaires (concomitance Var-vallons, ruptures majeures de digues, concomitance Var-tempête en méditerranée...), et donc prendre en compte autant que faire se peut et dans une démarche préventive ce niveau de risque exceptionnel.

L'examen de la figure 1 fait clairement apparaître dans la partie basse de la Vallée quatre secteurs d'inondation, concernés tant par le risque « probable » que par le risque « exceptionnel ». Deux secteurs sont en rive droite (Gattières, puis La Gaude – La Baronne), les deux autres en rive gauche (l'un à l'Ouest de l'A8, l'autre plus en amont sur St Sauveur-Lingostière-St Isidore).

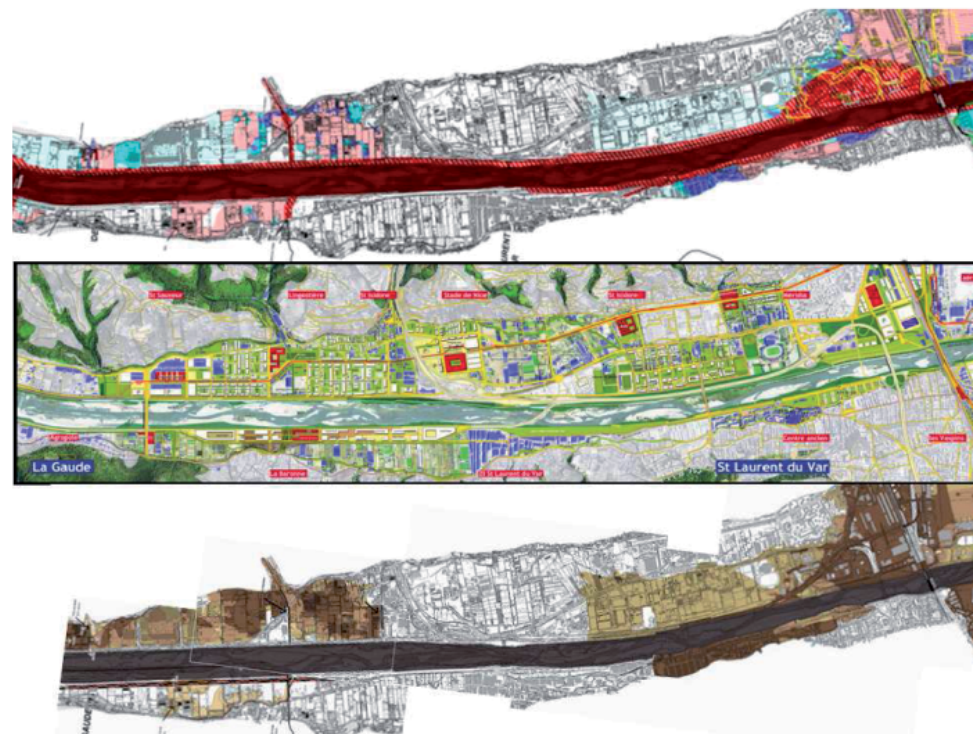
Le secteur de Gattières a vocation à rester plutôt agricole sans voir son inondabilité modifiée.

Afin de définir une stratégie d'aménagement hydraulique, trois niveaux d'ambition successifs sont proposés pour chacun des trois autres secteurs mentionnés ci-dessus. Les interventions envisagées sont décrites ci-dessous et justifiées dans la suite.

Ambition n°1 : l'île du MIN :

Le secteur de La Baronne (Figure 2) devrait accueillir le futur MIN. Il est envisagé (1) de surélever la plate-forme du MIN de façon à la rendre insubmersible, (2) de laisser aux espaces entre le MIN et les coteaux leur vocation agricole actuelle. Le couloir ainsi ménagé peut être rendu facilement inondable via la mise en place de deux déversoirs calibrés en amont et en aval immédiat du futur MIN. Cette zone pourrait ainsi constituer un véritable chenal de décharge et permettre au Var de réoccuper son lit Majeur. La fréquence de mise en eau du système

Figure 1 : carte du projet de PPRI et carte de l'aléa exceptionnel sur la partie basse de la vallée



Légende

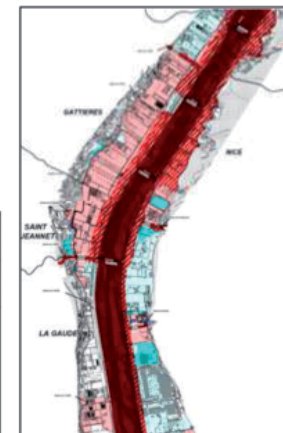
Aléa exceptionnel	Q5000 Var exceptionnel et Q10vallons ou ruptures peu probables ou Q100Var sans digues
Aléa faible	
Aléa moyen	
Aléa très fort	
Zone de divagation	

ZONES BLEUES			
	Zone urbaine	Niveau de l'Aléa de base	Niveau de l'Aléa exceptionnel
B1	Urbaine	Faible	Nul à moyen
B2	Urbaine	Moyen	Nul à moyen
B3	Urbaine	Faible	Fort à très fort
B4	Urbaine	Moyen	Fort à très fort
B5	Urbaine en pui	Nul	Fort à très fort
B6	Urbaine en pui	Nul	Faible à moyen

ZONES ROUGES			
	Zone urbaine	Niveau de l'Aléa de base	Niveau de l'Aléa exceptionnel
R1	Urbaine en pui	Fort à très fort	Nul à très fort
R2	Non urbaine	Faible à moyen	Nul à très fort
R0	Zone de divagation du Var		
R3	Bande de recul derrière les digues et berges		

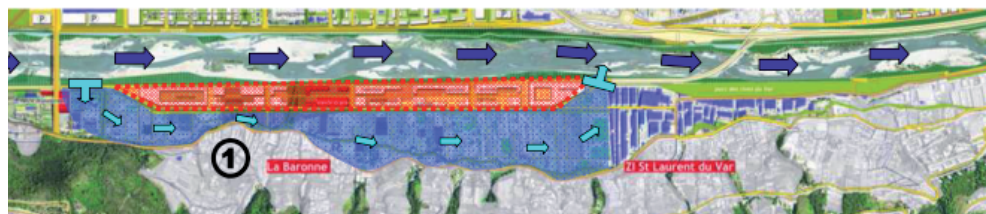
R3 - Bande de recul derrière les digues et berges			
R3 - Digue du Var non résistante	R3 - Digue du Var résistante et digues des vallons	R3 - Berge résistante	R3 - Berge non résistante
Hauteur de charge en crue exceptionnelle : < 0 m.....recul 0 m > 0 m.....recul 50 m	Var : Hauteur de charge en crue exceptionnelle : < 0 m.....recul 0 m > 0 m.....recul 50 m	Pin de recul	Var : Recul de 50 m
Hauteur de charge en crue centennale : 0 à 1 m.....recul 50 m 1 à 2 m.....recul 100 m 2 à 3 m.....recul 200 m 3 à 4 m.....recul 300 m > 4 m.....recul 400 m	Vallons : - Hauteur variable : 2 km² - Recul de 25 m - Recul de 10 m		Vallons : - Les vallons de Saint-Etienne et des Trappes Recul de 10 m - Autres : Recul de 5 m
			Canal : Recul de 5 m

Secteur de Gattières



pourrait concerner des crues moyennes (type 20 ans) de façon à ne pas être trop préjudiciable à l'activité agricole.

Figure 2 : aménagement du secteur MIN - Ambition n°1



Ambition n°2 : secteur St Isidore « université » : ce secteur représenté sur la figure 3 a vocation à accueillir des bâtiments universitaires ou de bureaux. Le caractère inondable du site pourrait être conservé voire affirmé moyennant :

(a) l'aménagement de deux déversoirs d'alimentation / évacuation sous l'A8 pour mettre en eau le site à une fréquence déterminée.

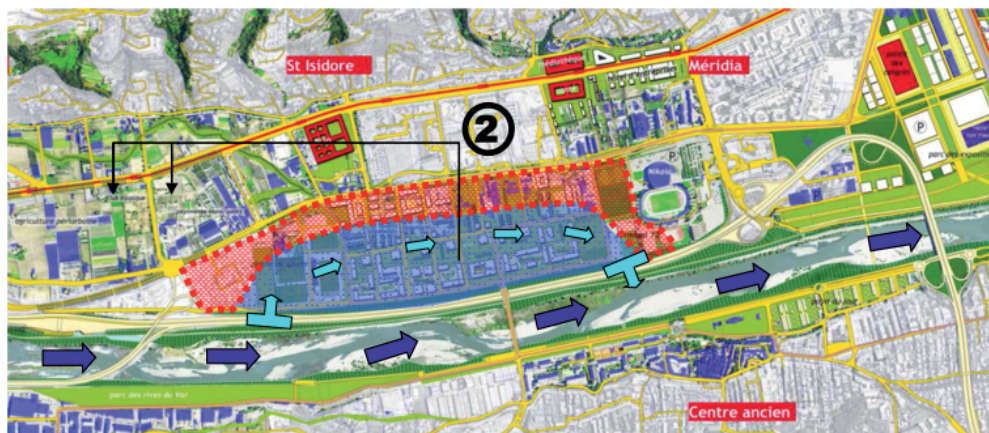
(b) au voisinage immédiat de l'A8, l'aménagement d'un « parc urbain inondable. Les bâtiments universitaires prévus à cet endroit pourraient être déplacés au nord-ouest (voir flèches), vers un secteur moins vulnérable et mieux desservi.

Ils peuvent également être conservés sur site moyennant la mise en œuvre de procédés constructifs adaptés (pilotis par exemple)

(c) L'inondation du secteur sera contenue par une zone de remblais modelée en fonction de considérations urbanistiques (zone figurée en rouge). Ce secteur non inondable pourra accueillir des activités (particulièrement) vulnérables.

La Fréquence de mise en eau du parc inondable pourrait être la même que celle du chenal de contournement du MIN (20 ans).

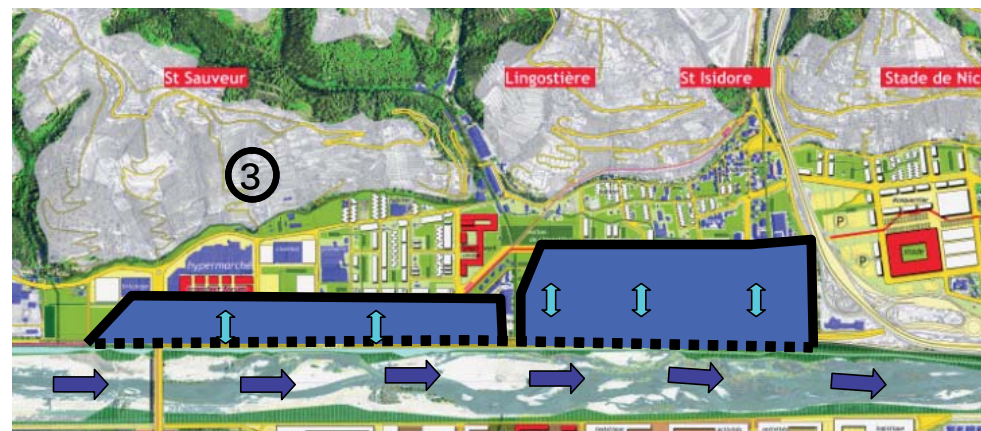
Figure3 : aménagement du secteur St Isidore - Ambition n°2



Ambition n°3: secteur «St Sauveur-Lingostière-St Isidore» :

sur ce dernier secteur situé en vis à vis du futur MIN, il est également possible de proposer le maintien de l'inondabilité des terrains, moyennant la réalisation des mesures suivantes :

Figure 4 : aménagement du secteur Lingostière - Ambition n°3



(a) abaissement de la berge de façon à contrôler la fréquence de l'inondation, (b) la digue actuelle doit alors être repoussée, par exemple jusqu'au niveau du tracé du tramway (le passage des eaux du vallon de Lingostière doit être maintenu), (c) les deux « poches inondables » ainsi créées doivent être aménagées en conséquence (mesures de réduction de la vulnérabilité, pilotis, remblais-déblais, étages....).

La Fréquence de mise en eau des deux secteurs pourrait être légèrement supérieure à celle des deux secteurs évoqués précédemment (30 à 50 ans par exemple).

Analyse et justification :

Les mesures évoquées ici présentent les avantages suivants :

- Prise en compte des principales zones de risques définies dans le projet de PPR pour la basse vallée,
- Maintien de l'inondabilité de portions de lit majeur péri-urbaines et urbaines, de façon à réaffirmer la présence du fleuve, la notion de lit majeur et le caractère historiquement inondable des terrains,

Si le Var est contenu entre deux cordons de digues continus sans possibilité de débordement en dehors des crues exceptionnelles, les inondations se produisent en tout ou rien : soit le flot reste contenu dans l'entre digue et la situation reste gérable, soit le flot surverse les digues ou en cause la rupture et la situation est catastrophique.

Les trois secteurs aménagés proposés ici permettent d'introduire une étape intermédiaire dans les inondations possibles : le Var pourra encore déborder de

façon localisée tous les 20 ans en moyenne sur les secteurs 1 et 2, tous les 50 ans sur le secteur 3, tout en ne générant sur ces secteurs que des dégâts limités, les terrains, bâtiments et infrastructures ayant au préalable été aménagés pour cela.

On peut noter également, qu'en cas de survenance d'un phénomène exceptionnel conduisant à une mobilisation importante du lit majeur, le fait qu'une partie de ce dernier soit déjà pré-rempli au droit des secteurs aménagés pourra constituer un facteur d'atténuation des effets de l'inondation.

- Le fait de favoriser les débordements du Var entre le MIN et les coteaux sur une zone à vocation agricole peut constituer une opportunité de mise en valeur écologique des secteurs concernés. Sur ce secteur, on notera aussi une logique

hydraulique de l'aménagement proposé, qui prolonge la vocation inondable de la rive droite au niveau de Gattières.

- Dans le même esprit, la figure 5 illustre la cohérence et la continuité à l'échelle de la basse vallée des mesures proposées.

- Enfin, la carte en figure 1 consacrée aux aléas exceptionnels rappelle qu'une inondation reste concevable sur bien des secteurs (concomitance Var-Vallons, ruptures de digues...) théoriquement protégés. Certains épisodes majeurs récents (épisode ayant affecté le département du Gard en 2002, inondations dans le Var en 2010 par exemple) nous rappellent que ces scénarios restent plus que jamais plausibles. Les divers projets d'urbanisation à venir auraient tout intérêt à intégrer cette problématique par des mesures adaptées de réduction de la vulnérabilité.

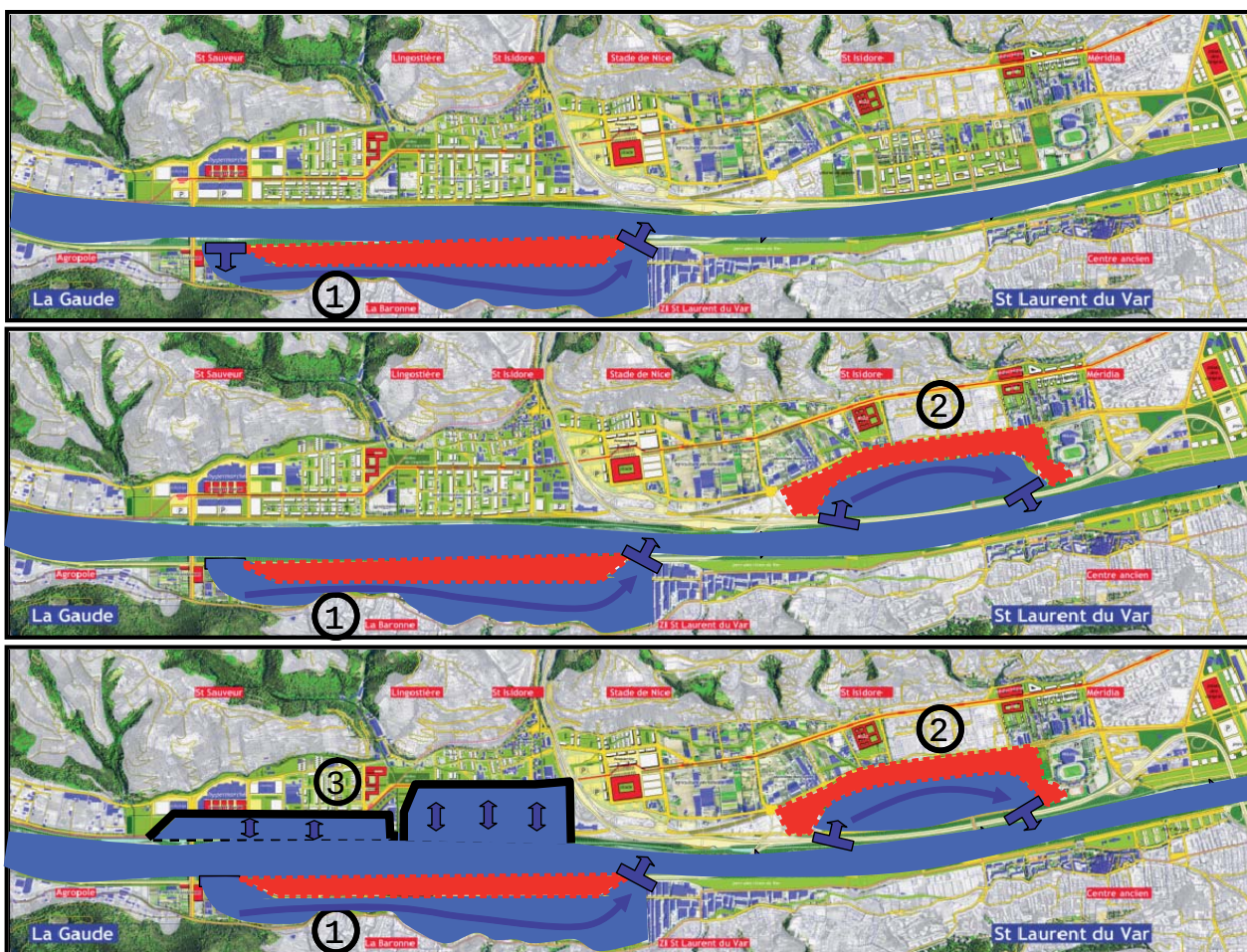


Figure 5 : débordements contrôlés du var en crue rare - Ambition n°1, n°2, n°3

4 » en 2050 sur les émissions de CO2 dues aux déplacements des personnes. Les cheminements doux et le traitement des coupures causées par les infrastructures urbaines participent à la résille des continuités écologiques, entre boisements, vallons, parcs urbains, limites végétales des surfaces agricoles. Ces dernières évoluent vers une production à Haute Valeur Environnementale et à la mise en place de structures de type AMAP, selon le principe des circuits courts entre producteurs et consommateurs.

La gestion territoriale des ressources et la mise en paysage

Un second jeu de principes concerne l'organisation spatiale, la densité, la gestion territoriale, l'usage économe du foncier et la gestion des flux (eau, énergie, déchets) fondée sur la valorisation des ressources locales. Fonctionnant tel un écosystème, le territoire résultant prend la forme générale d'un paysage de haute qualité. Rompant avec la spécialisation des espaces (travailler en bas, habiter en haut), l'organisation spatiale structure l'habitat et le travail majoritairement « en bas », autour de l'épine dorsale des transports en commun. La densité peut être perçue positivement, car elle est associée à la diversité fonctionnelle, contrairement aux ensembles urbains alternant quartiers de bureaux et quartiers d'habitations, et modulée par la présence du végétal. Un ensemble de « Smart Work Centers » est mis en réseau avec les équipements remarquables et les pôles desservis par les transports en commun. Cet urbanisme « à plat » prend place dans les secteurs déjà urbanisés, par valorisation du foncier déjà artificialisé et reconversion du bâti existant. La densification doit être assujettie à la desserte par transports en commun : sur les coteaux, elle commence par les secteurs desservis par le téléphérique. Les équipements générateurs de déplacements automobiles sont regroupés, les hectares de parkings sont organisés en silos.

Une politique généralisée de MDE (maîtrise de l'énergie sous toutes ses formes), le renforcement des EnR en lieux de production décentralisés et organisés en Smart grid (qui assurent la gestion optimale des consommations d'énergie par mutualisation à l'échelle des quartiers), répond aux besoins de sécurité d'alimentation électrique, actuellement précaire, et réduit fortement le risque de pénurie lors des pics de consommation. Dans le complexe urbain du Var Central, la démarche d'écocycle met en valeur les complémentarités entre Eaux usées / Energie / Déchets.

L'ensemble de ces innovations (technologiques, économiques, mais aussi culturelles et sociales) dans le champ du développement durable et en particulier dans les secteurs des bâtiments, de l'énergie, du traitement des déchets, de l'agriculture biologique, renouvelle l'activité économique, en lien avec les pôles de compétitivité et dans une vision prospective marquée de l'empreinte « post-carbone ».

Les outils

Chaque thématique dispose d'un outil de référence, permettant de mobiliser les parties prenantes dans une démarche partagée et évolutive :

- pour le climat et l'énergie, par préfiguration du schéma régional Climat, Air, Energie (Ville post-carbone) ;
- pour l'agriculture, selon la démarche HVE, devant évoluer vers le « zéo phyto » ;
- pour les bâtiments, par référence à la démarche BDV (bâtiments durables Méditerranéens) ;
- pour l'ensemble des opérations urbaines, par le recours à un label « ad hoc », en référence à la démarche LEED ND (Neighborhood Development).

	Approche tendancielle (To-day)	Approche durable (To-morrow)
Transports	Domination de l'automobile dans l'espace public Ordre circulatoire, générateur de vitesse, mais créant de la congestion Fortes consommations d'énergie fossile, contribution au changement climatique + Impacts environnementaux locaux bruit, pollution, risques...)	Partage de l'espace public Amélioration de la mobilité, en réduisant les distances parcourues en VP Réseau de TC (tram, train) structurant le territoire urbain Liaison avec les coteaux par téléphérique Lignes de bus depuis les pôles multimodaux Développement véhicule électrique/ à air comprimé Usage du vélo dans un urbanisme « à plat » Objectif Facteur 4 en 2050 par : - Mobilité courte distance facilitée (gain de 20 à 30% sur les distances parcourues) - Moindre dépendance à la VP (report modal 30%) - Evolutions technologiques (facteur 2,5 sur les émissions en g eq CO2/km)
Densité Répartition des fonctions urbaines	Habiter en haut, travailler en bas Densité perçue négative Densité réelle inefficace Equipements générateurs de déplacements automobiles + hectares de parkings	Habiter et travailler en bas, autour de l'épine dorsale des TC Densité associée à la diversité fonctionnelle Perception modulée par la présence du végétal Mise en réseau de Smart Work Centers avec les équipements remarquables et les pôles de TC

Gestion territoriale, usage du foncier	Consommation d'espace accélérée (4 fois plus rapide que l'augmentation de la population) Dispersion des activités économiques (bâtiments, automobile)	Smart grid (gestion optimale production décentralisée / consommation d'énergie) Démarche d'écocycle (Var Central) Complémentarités Eau usées / Energie / Déchets
Gestion des flux (eau, énergie, déchets)	Réseaux de type « gravitaire » Sectorisation Faible valorisation des rejets thermiques et des déchets	Smart grid (gestion optimale production décentralisée / consommation d'énergie) Démarche d'écocycle (Var Central) Complémentarités Eau usées / Energie / Déchets
Grenelle « EnR » et « Climat »	Energies fossiles dominantes (pétrole, gaz, nucléaire)	Développement du solaire (thermique, PV) et de la biomasse (cf. pôle de valorisation de la biomasse forestière du lac du Broc)
Grenelle « Trame verte et bleue » + Agriculture	Effets de coupures par les infrastructures urbaines Artificialisation des terres Imperméabilisation des sols Mise en réseau des EP Faible maîtrise des intrants	Continuités écologiques en « résille » : Boisements / vallons / cheminements doux / parcs urbains / traitement des limites des surfaces agricoles Gestion des EP en surface, porosité Haute Valeur Environnementale, AMAP

Bioclimatique urbaine	Réseaux centralisés Boucle de rétroaction : Besoins de climatisation / contribution à l'îlot de chaleur	RT 2012-2020 : généralisation des BEPOS (neuf) Cf. Bâtiments Durables Méditerranéen (BDV) + Reconversion de l'existant, solarisation des toitures Formes urbaines favorisant la mutualisation et la mise en réseau Création d'un micro climat urbain par végétalisation et effet patio (confort d'été)
Grenelle « Bâtiment » + traitement de l'existant	Sur-consommation d'énergie (chauffage, climatisation, ECS, électricité) Conception énergétique à l'échelle du bâtiment Pas de démarche régionale (climat méditerranéen) Construction neuve privilégiée à la reconversion	RT 2012-2020 : généralisation des BEPOS (neuf) Vers des Bâtiments Durables Méditerranéen (BDV) Reconversion de l'existant, solarisation des toitures

4.3 commerces

1) Rappel des principaux constats

Des orientations commerciales fixées à l'échelle du SCOT

L'EPA PDV et NCA ont lancé plusieurs diagnostics commerciaux sur leur territoire qui ont abouti au vote le 29 juin 2009 d'un Schéma d'aménagement commercial par le Comité syndical du SCOT de l'agglomération de Nice Côte d'Azur. Ce schéma a mis en exergue 7 grandes orientations qui visent à penser le développement commercial dans une logique d'aménagement du territoire, de mixité urbaine, de densification et limitation des déplacements polluants ou encore de développement du commerce de proximité.

Des orientations commerciales en lien avec les attentes des consommateurs

Un rapport de 2008 du Pipame, le Commerce du futur, signale la radicalisation des arbitrages d'une part entre postes de consommation, au détriment de l'alimentaire et du textile et en faveur des NTIC, et d'autre part entre prix et valeur. Le seul facteur prix n'est plus aujourd'hui un critère déterminant des comportements d'achat. Pour séduire les consommateurs, il faut prendre en compte des attentes nouvelles :

- la recherche de produits moins standardisés, remettant en cause le système de contre-segmentation ;
- l'achat de solution et de services et non plus seulement de produits dans le cadre du passage à une civilisation des services ;
- la recherche de valeurs ajoutées émotionnelles (adhésion à des valeurs, marques communautaire comme Apple) et/ou fonctionnelles (gain de temps, aspect pratique) qui se font au détriment des enseignes cœur de marché qui ne serait pas capable de se renouveler ;
- des courses facilitées par les horaires d'ouverture, le système du drive par exemple.

Pour répondre à ces attentes, les commerces doivent donc innover et se diversifier (vente de services par les distributeurs, développement de nouvelles valeurs ajoutées, de concept stores...), afin de « fabriquer la croissance » et d'être en phase avec la « demande de sens » des consommateurs.

Une étude de TNS SOFRES 2010 sur la consommation des français montre clairement que l'offre de centre-ville et l'offre de périphérie et de centres commerciaux sont complémentaires. Les attentes d'un centre-ville sont orientées autour de

l'accueil, de l'authenticité,... alors que la périphérie est plébiscitée pour le choix et les prix attractifs. Les opposer détruit la valeur ; les mettre en synergie les renforcent.

Un impact du commerce sur les flux à intégrer dans la démarche de l'Eco Vallée

Le secteur de la Plaine du Var est un condensé de tous ces enjeux au regard de la taille de son périmètre d'étude, de l'importance des pôles commerciaux qui le constituent et de la puissance de ses locomotives. Cap 3000 s'appuie ainsi sur une zone de chalandise de plus d'1 million de personnes, 10 millions de visiteurs par an, et le centre commercial Carrefour génère à lui seul près de 400 millions d'euros de chiffre d'affaires. L'impact des flux générés par les équipements commerciaux et les infrastructures sur son environnement est évidemment très important : plus de 20 millions de visiteurs estimés par an dans les pôles de destination de la Plaine du Var. De plus ces visiteurs viennent majoritairement de loin, 46% du CA des hypermarchés proviennent d'une clientèle extérieure à l'OIN, taux supérieurs à 75% pour les grandes et moyennes surfaces et magasins populaires.

A titre de comparaison une étude réalisée par l'INRETS et l'ADEME démontre que le commerce de proximité génère 2,6 fois moins de CO2 par kilogramme d'achat qu'un hypermarché de périphérie grâce à une autre répartition modale. Néanmoins l'augmentation du prix de l'essence pourrait bien entraîner une diminution de la fréquentation des pôles commerciaux accessibles en automobile (le panier moyen d'un hypermarché est de 30 euros, tandis que le prix moyen d'un aller retour est de 8 euros). Des transports en commun performants peuvent donc jouer un rôle clé dans le dynamisme d'un pôle commercial. Les projets d'extension du réseau de transport en site propre et notamment du tramway niçois apparaissent essentiels pour mettre en œuvre une démarche alternative.

Les principaux projets commerciaux à proximité de l'OIN

Avec une dépendance très forte à la clientèle extérieure à son périmètre, il est essentiel que l'OIN conserve son attractivité. Les nombreux pôles commerciaux existants et les projets qui se structurent dans les environs de Plaine de Var composent un environnement concurrentiel fort et risquent de renforcer l'évasion commerciale. Sur le périmètre de l'OIN, une perte de dynamisme pourrait en particulier toucher certains secteurs sous-équipés comme l'équipement de la maison et le culture-loisirs.

Par exemple, à Cagnes-sur-Mer, un projet de création d'un centre commercial à ciel ouvert sur 50 000 m² GLA permettra l'implantation d'un Casino, de 160 boutiques et de 15 moyennes surfaces ainsi que d'un pôle loisirs. A Villeneuve-Loubet, l'extension du centre commercial de l'hypermarché Géant accueillera 10 nouvelles boutiques et l'hypermarché gagnera 1 000 m² de surface de vente. Fin 2011, à Antibes, un bâtiment commercial de 6300 m² devrait accueillir Habitat, Milonga, Intersport, SFR et une enseigne d'équipement de la maison. De même, Mougins pourrait accueillir un parc d'activités commerciales sur 36 000 m² principalement

Les principaux pôles commerciaux à une échelle large



dédié à l'équipement de la maison autour de l'enseigne Ikea. Cette dernière chercherait à s'implanter sur des sites de qualité et vise la clientèle niçoise, qui se déplace à Toulon faute d'offre sur place. Une implantation est également prévue en Italie, à la frontière française.

Cette offre qui se développe va concurrencer et fragiliser une partie des commerces de destination du secteur de la Plaine du Var. Malgré cela, les atouts dont ils disposent (desserte, locomotives de premier plan : Carrefour, Leclerc Leroy Merlin, Galeries Lafayette, etc. historique) lui permette de rester le pôle d'attractivité numéro 1 de la communauté urbaine. La multitude de projets d'implantation portés par les opérateurs et les enseignes sur ce secteur illustre d'ailleurs bien l'enjeu de maîtriser le développement même si l'image de la zone commence à se dégrader par manque de renouvellement de l'offre.

L'étude Cercia a pu mettre en évidence un potentiel de développement commercial de l'ordre de 20 000 m² à l'échelle de l'OIN, selon une méthodologie spécifique, qui sera un levier important pour générer une nouvelle dynamique. Ce potentiel doit être cependant être mis à profit à la fois pour renforcer le commerce sur ses atouts mais aussi permettre de générer de nouvelles pratiques de consommation et implanter des concepts aujourd'hui absents.

Des commerces de destination vieillissants mais encore attractifs... ?

Le développement commercial extensif, fortement consommateur de foncier a été le plus souvent associé à une faible qualité architecturale et urbanistique (coupures urbaines, monofonctionnalité...), qui ne correspond plus aux attentes des consommateurs. La qualité globale des parcs d'activité commerciale de l'OIN reste ainsi pauvre et les dernières implantations ne sont pas susceptibles de valoriser l'image et le fonctionnement du commerce de l'OIN. Cap 3000 devrait être le premier pôle de l'OIN à faire peau neuve pour conforter sa position de centre régional suite à son rachat.

La difficulté de faire muter ces zones commerciales est cependant extrêmement difficile si l'on considère la nécessaire de prendre en compte de nombreux paramètres tels que l'indemnisation des fonds, murs, ruptures d'exploitation, gestion de la relocalisation provisoire, modalités physiques de la prise en charge, etc. Les montants de l'investissement public peuvent être considérables et la nécessité d'associer dans le cadre d'un projet partagé l'investissement privé est capital.

II) Les enjeux commerciaux de Plaine du Var

Principalement irrigué par des axes voiture, le secteur de la Plaine du Var est articulé autour d'une colonne vertébrale reliant Cap 3 000 à Lingostière, qui agglomère environ 100 000 m² de surfaces de vente. La Plaine du Var est un site commercial de premier plan à l'échelle métropolitaine qu'il s'agit de dynamiser sans remettre en question les principes de l'écovallée et en réponse aux nouvelles attentes des consommateurs.

Les enjeux pour accompagner le développement commercial raisonné de la Plaine du Var :

- Accompagner les mutations des zones commerciales existantes au sein de l'OIN
- Affirmer le rôle du MIN et des nouvelles formes de commerce comme levier de développement de l'agriculture périurbaine
- Améliorer la qualité de vie des consommateurs et favoriser le maintien, la diversité et le développement de l'équipement commercial dans les cœurs de ville et les ZUS
- Accompagner les nouveaux équipements (nouveau stade, pôle Saint-Augustin)
- Thématiser et clarifier l'offre commerciale

III) Notice explicative des orientations commerciales intégrées dans le plan de référence de l'équipe

L'objectif du projet porté par l'Equipe Seura est d'encadrer le développement commercial dans le cadre d'une démarche opérationnelle et phasée. Il s'agira de composer avec l'existant et de proposer un projet à la fois ambitieux et structurant qui saura faire adhérer les opérateurs et les enseignes au projet pour mobiliser l'investissement public.

Six thématiques ont été retenues afin de proposer une offre coordonnée et diversifiée le long de la colonne vertébrale de Plaine de Var reliant Lingostière à Cap 3000 :

1. Un pôle du quotidien renforcé sur Carrefour Lingostière
2. Un pôle de loisirs réorganisé autour du cinéma
3. Une offre thématisée connectée au stade
4. Une offre de proximité autour du pôle Saint-Augustin
5. Un pôle commercial intégré à son environnement (CAP 3000)
6. Un pôle d'éco-commerces et de loisirs nature



Thématique 1 Un pôle du quotidien renforcé sur Carrefour Lingostière

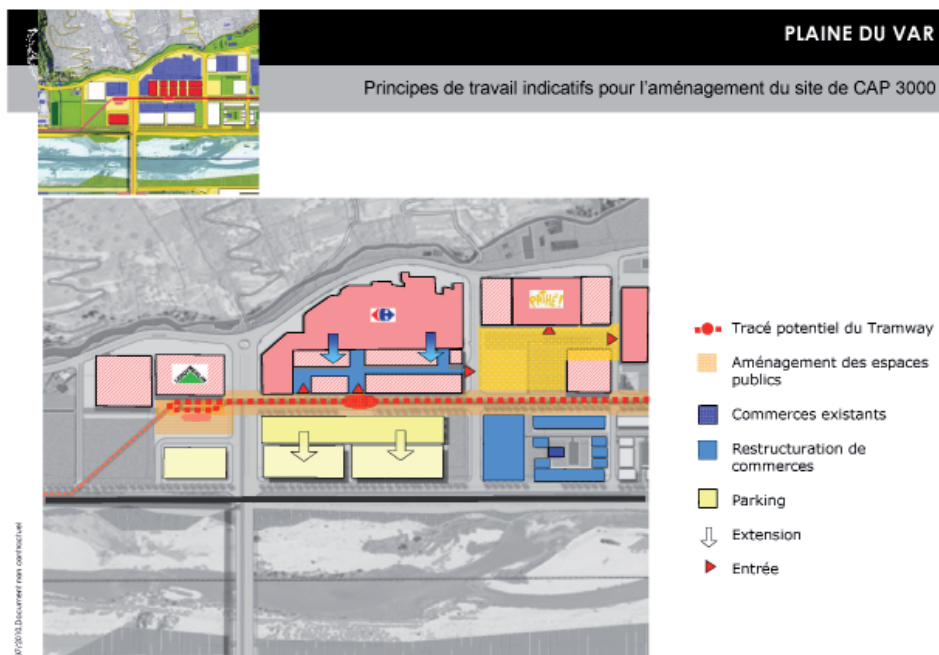
Les partis-pris :

- Un projet commercial cohérent avec le projet urbain de l'Equipe susceptible de mobiliser l'investissement des propriétaires
- La restructuration et l'extension d'un centre vieillissant autour de l'arrivée du tramway
- La création d'une identité commerciale affirmée et plus urbaine
- Une programmation cohérente avec les autres polarités et une offre complémentaire notamment avec Cap 3000 et le futur stade dans le cadre de la commercialisation de nouvelles enseignes
- Une optimisation des accès voiture et du fonctionnement des entrées/sorties

Des actions sur le plan commercial

La restructuration et l'extension du Carrefour Lingostière

- Accueil de nouvelles enseignes qualitatives en lien notamment avec la potentialité de transfert de certaines moyennes surfaces du Forum Lingostière dans le cadre de sa restructuration



- Création d'un bouclage complet du mail actuel pour redonner une cohérence et une lisibilité aux deux entrées, actuellement confidentielles et peu visibles
- Création d'une façade urbaine et commerciale avec un habillage contemporain sur l'axe du tramway pour favoriser les cheminements le long des bâtiments et changer radicalement l'architecture du centre

Le parking

- Densifier le parking silo existant pour compenser les places supprimées par l'extension du centre. Le développement du tramway devrait permettre d'absorber une grande partie des places de parking théoriquement nécessaires pour les nouveaux commerces

Des actions sur le plan fonctionnel

- Positionner une station de tramway directement devant le centre commercial (face à l'accès central)
- S'appuyer sur les propositions de l'équipe SEURA visant à pacifier la route départementale et faire disparaître les échangeurs pour remettre à niveau les voies d'accès

Thématique 2 : Un pôle de loisirs réorganisé autour du cinéma

Les partis-pris :

- Restructurer en profondeur le Forum via l'arrivée du Tramway
- Favoriser les traversées et un fonctionnement cohérent entre le Leroy Merlin déplacé, le centre commercial Carrefour et le pôle de loisirs restructuré
- Intégrer la jardinerie actuelle dans le circuit commercial Lingostière

L'organisation commerciale envisagée :

- Possibilité de conserver dans le projet SEURA une partie du Forum pour favoriser le phasage et les négociations avec les propriétaires et les exploitants (partie Cinéma/Darty restructurée)
- Redéploiement de l'offre autour d'un parvis animé
- Développement d'une offre de restauration adaptée
- Densification de l'offre parking dans la continuité du parking silo du Carrefour

Thématique 3: Une offre thématisée connectée au stade

Équipement exceptionnel par sa taille et son architecture, le nouveau Grand Stade va créer sur la Plaine du Var un véritable signal, rayonnant sur l'ensemble de l'agglomération et de ses environs, lors des grandes manifestations sportives, culturelles, festives,...

Lieu spectaculaire et événementiel, un stade possède néanmoins des temporalités spécifiques liées à des pics de fréquentation, en dehors desquels l'animation du

site demeure limitée. Ce caractère « saisonnier » transforme la plupart des stades en lieux souvent désertés du public en dehors des événements.

L'enceinte du stade doit donc accueillir une offre d'accompagnement de plus de 20 000m² de commerces et d'un parking structurant. Cette offre devra être bien intégrée à l'existant en termes de positionnement et d'enseignes compte tenu de sa taille critique, potentiellement impactante. Elle représente bien entendu une opportunité forte pour venir conforter l'image du secteur.

Les partis-pris :

- Dénicher le site et trouver un positionnement particulier autour :
 - o des thématiques liées au Sport et à la Santé par exemple, en lien avec les valeurs et usages du Stade,
 - o un programme innovant et original à l'échelle de l'agglomération, complémentaire de l'offre de commerces et de loisirs actuelle,
 - o des cibles d'exploitants et des concepts de loisirs qualitatifs et attractifs.
- Composer avec l'appareil existant sans le déstructurer
- Pérenniser l'animation du site tout au long de la semaine et de l'année

L'organisation commerciale possible :

- Thématisation des lieux pour faciliter l'appropriation des activités par le visiteur, son orientation, et se différencier de l'offre existante
 - o Pôle Bien-être : hôtel, Spa, clinique du sport
 - o Pôle Convivialité : Restauration à thème, espace événementiel, espace associatif
 - o Pôle Sport : enseignes « sport » et enseignes « loisirs »
- Opportunité d'installer certaines enseignes absentes de la communauté urbaine qui génèrent actuellement des déplacements contraints vers Toulon

Thématique 4 : Une offre de proximité autour du pôle Saint-Augustin

Le développement d'un nouveau quartier et d'un pôle intermodal de premier plan sur Saint-Augustin, en lien avec les propositions de l'équipe et l'EPA, permet d'imaginer une programmation commerciale de proximité ambitieuse en cohérence avec la mixité des usages et clientèles.

Les partis-pris :

- Proposer une offre multimodale adaptée aux différentes typologies d'usagers
- Au plan urbain, favoriser la connexion avec la gare et l'offre de bureaux

L'organisation commerciale envisagée :

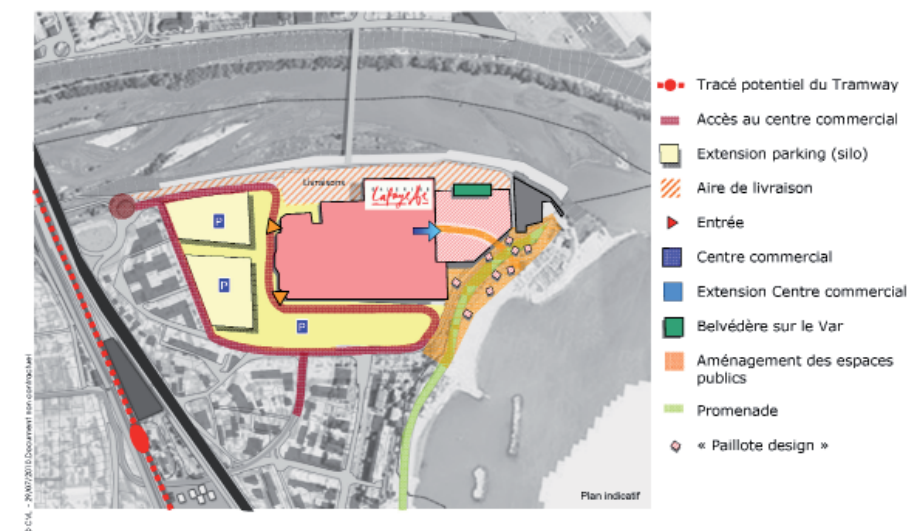
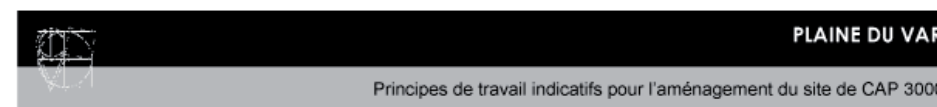
- Création d'un maillage avec une offre de proximité qui doit accompagner l'arrivée des nouveaux programmes et des nouvelles infrastructures de transport
- Développement de l'offre commerciale soit en pieds d'immeuble en lien avec

l'espace public, à la manière du pôle « Les Allées Provençales » à Aix-en-Provence. Offre de commerce, d'équipements, de services, de loisirs.

- Offre de restauration, de loisirs et de convenient store

Thématique 5 : Un pôle commercial intégré à son environnement

Suite à son rachat par Altarea Cogedim en 2010, le centre commercial Cap 3000 devrait être restructuré et étendu de 15000 m² environ selon l'opérateur. L'offre commerciale sera accrue avec une part plus importante accordée à la culture et aux loisirs en accord avec la situation du centre commercial en bord de mer. Au Nord, les professionnels azuréens parlent de 3 700 m² d'extension en rez-de-chaussée pour accueillir une grande surface ; de 9 100 m² au 1er étage pour des boutiques. Mais le projet d'extension le plus marquant concerne le Sud, avec la création d'une zone de 2 000 m² sur laquelle seraient implantées d'autres boutiques et des restaurants en terrasse. La position de l'équipe est en accord avec cette volonté de faire de Cap 3000 une vitrine du commerce niçois et de mieux utiliser la position exceptionnelle du centre par rapport sur l'embouchure du Var.



Les partis-pris :

- Moderniser l'image du centre et améliorer son accessibilité piétonne
- Proposer une transition agréable entre la ville et la mer en connectant le centre à son environnement
- Permettre aux locomotives existantes de se redévelopper

L'organisation commerciale envisagée : extension de Cap 3000

- Extension du centre et accueil de nouvelles enseignes attractives en lien avec le projet d'Altarea
- Création d'une continuité commerciale entre le centre commercial et la plage avec une offre modulable et éphémère pour accueillir de la restauration, des animations saisonnières (paillotes, stands,...)
- Matérialisation d'un accès piétonnier confortable depuis la gare de Saint-Laurent-du-Var jusqu'à Cap 3000 pour conforter les flux piétons, en lien avec le renforcement programmé des infrastructures de transport en commun
- Densification du parking dans la partie Nord en lien avec l'accès routier principal (en raison de l'extension, une véritable réflexion sur les besoins en parking sera nécessaire)

Thématique 6: Un pôle d'éco-commerces et de loisirs nature

L'agriculture périurbaine est indissociable du développement d'une filière courte de distribution. Moins polluante, elle permet une meilleure valorisation des productions, répond aux attentes de traçabilité et de fraîcheur ainsi qu'à l'attrait du consommateur pour les produits du terroir. L'agriculture bio est particulièrement adaptée à ce type de filière courte (diminution des coûts de transport permettant un moindre coût du produit à l'achat, et moindre coût global) et présente des opportunités certaines : actuellement 50 % des produits bio consommés sont importés, et le secteur, bien que ne représentant que 1.7 % de part de marché, croît d'environ 10% par an.

Les partis-pris :

- Mettre en place une stratégie de développement d'une agriculture locale durable par le biais d'une politique de diversification (reconversion des surfaces plantées en maraîchage, notamment bio) et favoriser les circuits courts entre producteurs et consommateurs pour valoriser les produits locaux
- Inscrire l'écovallée dans une démarche de valorisation de l'agriculture périurbaine en privilégiant les formes de commerces durables
- Mettre en place une synergie avec le MIN

L'organisation commerciale envisagée :

- Création d'un « supermarché agricole » type ferme du Sart dont le concept

innovant mixe les caractéristiques d'un petit supermarché en termes de taille et de stratégie d'implantation et d'une exploitation agricole

- Mise en place d'un marché forain en lien avec les agriculteurs locaux et les productions du MIN
- Espace de loisirs pour découvrir les produits locaux / ferme pédagogique / cueillette directe des fruits ou légumes / lien potentiel avec le MIN dans le cadre du développement du tourisme industriel (visite du MIN de Rungis de plus en plus pratiqué par exemple) qui pourrait être imaginé au sein du MIN de Nice.

L'exemple de la ferme du SART une offre mixte de commerce, agriculture et loisirs: magasins de 1400 m², marchés de producteurs, cours de cuisine, animations.



4.4 déplacements

Maîtriser le nombre des déplacements

- Limiter les déplacements domicile travail :

Le développement des technologies de communication devrait permettre d'éviter un certain nombre de déplacement. En dehors de séances de travail collectives, est-il réellement nécessaire de se déplacer physiquement pour passer une journée de travail devant un écran similaire à celui dont on dispose à son domicile ?

Ce mode de fonctionnement peut être étudié et développé dans le cadre de PDE. Il ne s'agit évidemment pas de supprimer tous les déplacements mais de diminuer leur nombre.

Ces mêmes PDE incluent également des mesures visant à augmenter le recours aux TC et aux modes doux (co-voiturage, réduction sur les TC, prêts de vélos...).

- Limiter les déplacements domicile-achats :

Recréer des petites et moyennes surfaces de proximité afin de limiter les distances de déplacements ; promouvoir la livraison à domicile.

Dans la vallée, les grands pôles commerciaux seront desservis par les transports en commun de façon très forte. On sait que TC et centres commerciaux peuvent fonctionner en synergie (exemple de Bordeaux).

- Limiter les déplacements domicile-démarches administratives :

Créer des annexes des services collectifs au cœur des pôles de vie et rendre les services administratifs facilement accessibles par Internet. Des « Assistants Internet » pourraient aider les personnes encore peu familiarisées avec ce mode de communication au sein de ces annexes.

ORGANISATION DES RESEAUX DE TRANSPORT

LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les projets dont la réalisation est prévue sont nombreux et d'une importance capitale.

Les actions que nous proposons ont donc pour but d'optimiser l'utilisation des lignes de TC projetées en facilitant les interconnexions, en améliorant les accès aux stations, et en complétant ce réseau par des lignes complémentaires assurées en bus ou en ... téléphérique.

- Projets de TC « en cours ou lancés » :

- Deux nouvelles lignes de tram T2 et T3

Ces 2 lignes se connectent au pôle de Saint Augustin. La ligne T3 monte ensuite dans la vallée jusqu'au stade puis jusqu'à Lingostière en correspondance avec les CP. La ligne T2 assurera une très forte liaison d'orientation Est/Ouest entre Cagnes sur Mer et la gare de Riquier.

- Modernisation du train des CP, avec dans un premier temps travaux de voie et changement du matériel roulant.

- Création d'un pôle multimodal à Saint Augustin : Tram / TER / TGV et modes complémentaires.

- Densification des dessertes TER permettant d'améliorer les liaisons avec des pôles plus lointains. Cette amélioration semble liée à la construction de la ligne TGV qui libérera des sillons nouveaux sur les voies existantes.

- Nos propositions :

Ces projets demandent à être complétés de façon à améliorer la part actuelle des TC dans les déplacements et à absorber la demande supplémentaire induite par le développement de la plaine. Il faut pour cela améliorer l'attractivité des TC, c'est dire les rendre plus performants et accessibles :

Ainsi nous proposons la prolongation du tram T3 jusqu'à Saint Sauveur avec la création d'un pôle d'échange CP / Tram / VP / Bus situé en limite du secteur Var

Central. Ce pôle d'échange sera en communication avec la rive droite du Var et le MIN par un nouveau pont accessible à tous les modes.

Le secteur Var Central fortement densifié se trouve donc bien desservi par le tram T3 et les CP et mis en relation avec le MIN par la voirie et les TC (BHNS Saint Sauveur/Saint Laurent).

Parallèlement, il faut rendre accessible les gares des CP pour les piétons et vélos, créer des possibilités de stationnement pour les véhicules particuliers et les véhicules en auto-partage.

Cela nécessite de redéfinir le rapport entre la RD 6202 et la voie ferrée.

L'occasion de requalifier la RD 6202 est unique, vue la réalisation en cours de la 6202 bis.

Les CP seront prolongés jusqu'à Carros par une nouvelle traversée du Var. Entre ce nouveau pont et Saint Sauveur, les CP bénéficieront d'une double voie pour obtenir une exploitation souple. Ce pont peut également supporter les modes doux.

La desserte de Carros ville peut être assurée de 2 façons :

- Un terminus CP bas desservi par un BHNS vers la ZI et par un téléphérique vers les parties les plus hautes, un ou des bus complémentaires.
- Un prolongement des CP le plus haut possible vers la ville et un rabattement bus.

Entre le nouveau pont CP et Saint Martin, il sera possible de créer un évitement supplémentaire de façon à pouvoir augmenter la fréquence des trains en direction de Dignes.

Les arrêts actuels peuvent être optimisés en termes d'attractivité par la création de passerelles sur le Var qui permettront d'irriguer la ZI.

Ce réseau ferré sera complété par un réseau de BHNS

En rive droite :

- Création d'une ligne reliant le pôle de Saint Sauveur à la gare de Saint Laurent du Var.
- Création d'une ligne partant de la nouvelle gare de Carros et irriguant la ZI.
- Entre la gare de Carros et le pôle Saint Sauveur, une ligne de bus peut être créée pour desservir le pied de coteau.

En rive gauche :

- Du fait de sa situation décentrée par rapport à l'urbanisation, le tram T3 doit

être complété par une ou des lignes de bus facilitant le rabattement et assurant la desserte fine des quartiers du secteur Arboras.

DESSERTE ROUTIERE

- Ce qui est prévu

Le schéma en cours d'élaboration est conservé dans ses grandes lignes pour éviter de grosses modifications d'infrastructures neuves. A savoir une utilisation préférentielle de la RD 6202 bis pour les trafics liés aux activités et pour ceux traversant la plaine. Cette RD est bien reliée par un pont au réseau primaire qui irrigue le sud de la plaine et à A 8.

Les autres voies auront donc un caractère urbain et une vitesse limitée à 50 km/h. Les voies d'irrigation des quartiers peuvent quant à elles devenir des zones 30 ou des zones de rencontre.

- Nos propositions

Au nord de la vallée nous proposons de prolonger la RD 6202 bis au nord de Saint Martin de façon à constituer un pôle d'échange VL/CP/bus et à améliorer la relation de la gare avec le village. Ce dispositif est complété par une passerelle piétonne permettant d'accéder au parc du Broc.

En allant vers le sud, la RD 6202 bis gardera le caractère actuellement projeté jusqu'au nouveau pont.

La RD 6202 sera requalifiée de façon à pouvoir accueillir les déplacements doux et permettre des accès confortables aux haltes du CP.

Le nouveau pont créé à la hauteur de Saint Sauveur permet d'assurer les circulations locales entre le quartier Saint Sauveur, l'agropole, le MIN et sa zone d'activité. Il n'est pas relié directement à la RD 6202 bis, la fonction de desserte primaire étant assurée par la liaison au sud avec A 8.

La Rd 6202 bis se dédoublera en 2 voies à sens unique pour assurer une desserte plus fine du MIN et de son secteur d'activités. Il est préférable d'assurer plusieurs

accès étant donné le caractère diversifié des activités regroupées à cet endroit. Pour assurer la sécurité des échanges, la vitesse sera limitée à 70 km/h. La mise en place de ce dispositif peut se faire par phase.

La desserte routière du quartier de Lingostière est assurée par la RD 6202 et la voie qui supporte T3. Etant donnée la forte densité du quartier et la présence de grandes surfaces, la RD 6202 sera calibrée à 2x2 voies à partir du pont.

La liaison avec le quartier Arboras est assurée par 3 passages sous A8 dont un nouveau au nord du secteur.

Arboras sera desservi par la voie de 40 mètres, la voie supportant le tram, la route de Grenoble, ainsi qu'une voie intermédiaire entre la route de Grenoble et A8.

Un pont au dessus de A8 permettra de relier ce quartier à Saint Laurent du Var.

La RD 95 sera requalifiée et accueillera en partie un BHNS en direction de la gare de Saint Laurent du Var.

Le secteur de Saint Augustin fait l'objet d'une étude de circulation particulière. Ce secteur est très complexe en termes d'échange et est déjà le siège de circulations importantes générant des dysfonctionnements fréquents. L'autoroute étant elle même saturée, on ne peut que recommander de maîtriser la demande de déplacement en réduisant le plus possible le nombre de place de stationnement dédié au domicile travail. Le réseau de tram devra être servi par un réseau de bus assez dense.

Le schéma retenu devra prendre en compte la liaison de A8 et du quartier avec la voie Mathis, tout en permettant la traversée de la route de Grenoble par T3 dans de bonnes conditions. Ce schéma devra également éviter de surcharger la promenade des anglais dans le but de pouvoir la requalifier.

Les déplacements doux étant une alternative pour les déplacements de proximité tout est mis en œuvre pour les faciliter entre les différents équipements du quartier.

DEPLACEMENTS DOUX

Ils sont actuellement peu développés mais la donne est en train de changer avec l'apparition de vélos en libre-service. Il faut favoriser l'usage de ce mode partout où cela est possible. A ce titre, la création de passerelles vertes sur le Var, l'ouverture des infrastructures existantes ou futures aux vélos est très importante.

Le long du Var, il est souhaitable de créer une passerelle à chaque arrêt des CP. Au sud la création d'une passerelle entre saint Laurent du Var et l'ensemble administratif, par exemple, est un élément emblématique permettant de désenclaver pour les modes doux des lieux d'emplois importants.

Au-delà des grandes orientations de cette étude, chaque projet doit faire l'objet d'attentions particulières pour que les déplacements doux soient attractifs et confortables.

4.5 Eaux potables/eaux usées

1) Ressource en eau : éléments de synthèse du SAGE

600 000 personnes bénéficient de l'alimentation en eau potable à partir de la nappe du Var. Des incertitudes sur le fonctionnement et la vulnérabilité de la nappe, principale ressource en eau du département, et le constat d'une tendance à la baisse, constituent aujourd'hui une préoccupation pour les gestionnaires de la ressource

L'abondance de la ressource n'a pas nécessité d'imposer, jusqu'à ce jour, de quota de prélèvements. Le fonctionnement des nappes du Var reste cependant encore méconnu. Bien que la quantité ne soit pas aujourd'hui une problématique inquiétante, le SAGE préconise un suivi de l'état de la ressource permettant d'évaluer l'impact des évolutions climatiques

Toute recherche de ressource de substitution pour sécuriser l'approvisionnement en eau potable sera encouragée. Cependant, tout sera mis en oeuvre pour éviter d'utiliser la ressource profonde à préserver pour les générations futures.

Toujours selon le principe de précaution, dans l'attente du diagnostic à réaliser et des mesures de gestion précises à établir, aucune autorisation de prélèvement autre que pour les besoins d'études ne pourra être accordée.

7 captages sont identifiés dans la vallée

Le Sage préconisent de nouvelles études afin de garantir la desserte des futures populations tout en sécurisant la desserte actuelle, les captages étant localisés dans des secteurs très anthropisés

Rappel : la plupart des communes ont ou vont engager des schémas directeurs d'eau potable afin de sécuriser leurs réseaux, de limiter les fuites en particulier, de programmer les travaux à réaliser : cette démarche est cohérente avec les recommandations du SAGE dans un esprit de meilleur gestion de la ressource.

Eaux usées

Approche générale

Assainissement : l'ensemble des communes ont ou engagent des schémas directeurs afin de programmer les travaux nécessaires afin de sécuriser leurs réseaux, limiter les fuites de réseaux, limiter l'apport d'eaux parasites.

Concernant les communes raccordées à la station d'épuration de st laurent du var :

Saint Laurent du var
La Gaude
St Jeannet
Carros
Le Broc
Gattières

Ses caractéristiques générales sont les suivantes : 80 000EH en 2007 (charge polluante à la limite de la capacité nominale, niveau de rejet non respecté)

Le projet de future station à Saint Laurent du Var :

Le Dimensionnement futur pour 110 000EH soit + 37% sur le même site (projet retenu = procédé membranaire (pour info))

L'aménagement de cette station nécessite parallèlement les travaux suivants :

Les aménagements des réseaux communaux

L'aménagement du collecteur syndical

Améliorer la gestion des effluents des industriels (mise en place de conventions de déversements dans le réseau intercommunal notamment)

Aménagement de stations d'alerte

Mise en place de dispositifs d'autosurveillance

En rive gauche du var : La station d'épuration Haliotis collecte la majorité des villages et offre de bonnes conditions de traitement des effluents actuels et futurs

4.6 Bâtiments

NOTE TECHNIQUE
SUR LA POSSIBILITE DE REUTILISATION DU HALL DU MIN

Parasismique :

Le bâtiment existant construit en 1965 ne respecte pas la réglementation actuelle vis-à-vis du séisme. Tous les travaux affectant la structure devront être justifiés conformément aux règles PS92 ou EC8 (zone 2 - bâtiment de classe C).

Les travaux engendrés par l'ouverture en façade par exemple, modifiant l'inertie du bâtiment et son comportement global devront se faire dans le respect des nouvelles règles PS ou EC8.

Dans ce cas, la structure existante devra être renforcée sans exclure des démolitions et reconstructions coûteuses pour certaines zones.

Rendre stable au séisme la structure existante nécessiterait des travaux très importants qui risqueraient de compromettre l'utilisation du volume actuel voire compromettre la structure actuelle (Portée importante et Système ONDAL en couverture).

La mise aux normes vis-à-vis du séisme peut être une volonté du maître d'ouvrage mais serait plus onéreuse que de refaire un nouveau bâtiment.

De plus, la mise aux différentes normes de sécurité incendie et d'accessibilité ne devra pas modifier le comportement générale de la structure sans quoi des renforcements seront à réaliser.

En revanche, la réalisation d'une structure indépendante à l'intérieur de la première est tout à fait envisageable.

Pour finir, les surcharges de dalle ou dallage devront être limitées à la capacité actuelle des dalles ou dallages actuels.

SEURA architectes urbanistes

Florence Bounoux , Jean Marc Fritz , David Mangin

architecte urbaniste
David Mangin

chef de projet
Mathieu-Hô Simonpoli

chargé de projet
Timothée Kazmierczak

Ilex paysagiste

Guerric Péré
Mario Galli
Stéphane Dubourg

Gilles Sensini - architecte urbaniste

Deric Fourie architecte

Etc déplacements
Philippe Massé

Energies demain, environnement

Jean-Pierre Traisnel
Vincent Briand Boucher

CVL- urbanisme commercial

Maxime Iragnes

Safege - hydraulique

Pierre Rigaudière

Ginger- BET

Eric Bruchet

perspectives Var Central / St Augustin

Look'at Catherine Simonet

