



ZAC NICE MERIDIA
DOSSIER DE CREATION



VILLE DE NICE
PROJET NICE MERIDIA

I- RAPPORT DE PRESENTATION

DEVILLERS ET ASSOCIES
SARL D'ARCHITECTURE, URBANISME ET PAYSAGE
ARTELIA/ TRANSVERSAL/ ALAIN BOURDIN/ CVL

JANVIER 2013



TABLE DES MATIÈRES

A- CONTEXTE GÉNÉRAL ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION	5
1. L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL	5
1.1. Le contexte de l'OIN Eco-Vallée	5
1.2. Stratégie d'aménagement et de développement à l'échelle de l'Eco-Vallée	7
2. UNE LOGIQUE D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE	9
3. L'OPÉRATION NICE MÉRIDIA	11
4. LES PROJETS ENVIRONNANTS	12
4.1 Projets portés par l'EPA Plaine du Var	12
4.2 Projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage	14
B- DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	15
1. UNE FRANGE URBAINE CARACTÉRISÉE PAR UNE AGRICULTURE EN VOIE DE DISPARITION, DES OCCUPATIONS PRÉCAIRES, UN BÂTI DE MAUVAISE QUALITÉ, DES ESPACES PUBLICS LIMITÉS AUX GRANDES ROUTES	15
2. UN FONCIER DIFFICILE	15
3. LE VAR : UNE HISTOIRE À RÉINVESTIR	16
C- CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ÉTUDES TECHNIQUES ACCOMPAGNANT LE PROJET	17
1. PLANIFICATION URBAINE ET URBANISME RÉGLEMENTAIRE	17
2. LES ÉTUDES ACCOMPAGNANT LE SCHÉMA DE COMPOSITION URBAINE	19
D- CONTENU DE L'OPÉRATION	20
1. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS	20
2. LA COMPOSITION URBAINE	22
2.1. Les espaces publics	22
2.2. Les îlots construits	28
E. PROGRAMME PREVISIONNEL DE CONSTRUCTION	31

NICE MERIDIA

Périmètre opérationnel & de ZAC



ortho2009 ©CG06/NCA

 Périmètre opérationnel & de ZAC

0 50 100 200
Mètres

A- CONTEXTE GÉNÉRAL ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION

1. L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL

1.1. Le contexte de l'OIN Eco-Vallée

La plaine du Var s'étend sur 23 kilomètres du nord au sud, de la mer Méditerranée aux premières gorges alpines et sur 3 à 5,5 kilomètres environ, de crête à crête, d'est en ouest. La plaine du Var est peuplée de 116 000 habitants et accueille 60 000 emplois. Il s'agit d'un territoire vivant, caractérisé par la présence du fleuve et des vallons, par des espaces naturels et agricoles, par un riche patrimoine ancien (villages perchés), par une urbanisation variable, se densifiant dans la partie sud de la plaine et des infrastructures de transport de rang métropolitain (autoroute, voie ferrée Marseille-Vintimille, aéroport international,...)

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social.

Désormais, la plaine du Var constitue, au cœur de la métropole Nice Côte d'Azur, un territoire sur lequel l'Etat et les collectivités locales se sont mobilisés pour concevoir ensemble un projet de territoire ambitieux, avec comme ligne directrice, le concept d'Eco-Vallée.

En prenant appui sur la démarche du Grenelle de l'environnement, le projet d'aménagement et de développement de la plaine du Var, localisé au cœur de la métropole azurienne, a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National (OIN), conféré par l'Etat par décret n°2008-229 du 7 mars 2008.

Cette opération d'intérêt national est portée par l'alliance de l'Etat et des collectivités (conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, conseil général des Alpes-Maritimes, métropole Nice Côte d'Azur, communauté de communes des Coteaux d'Azur, communauté de communes de la vallée de l'Estéron). Elle se développe en étroite coordination avec les maires des quinze communes du territoire qui sont régulièrement consultés.

L'ambition de cette Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme, d'une part en créant aux portes de Nice, un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle, à l'échelle européenne, d'autre part en impulsant une dynamique économique et sociale qui favorise la diversification des activités et impulse l'innovation, notamment en lien avec le secteur des technologies vertes et l'esprit d'entreprise.

Cette double mutation va changer en profondeur les modes d'aménagement, de développement, de travail, d'habitat et de loisirs de la Côte d'Azur, lui conférant à nouveau des fonctions d'expérimentation et d'avant-garde qui ont longtemps fait son originalité et sa réputation, et lui rendant ses « fondamentaux » de qualité de vie et de qualité de nature.

Elle s'appuiera en outre sur un développement socialement équilibré, sur le respect des espaces naturels et sur la recherche d'un nouveau modèle de développement pour l'agriculture dans la Plaine du Var.

L'OIN Eco-Vallée est ainsi appelée à devenir un territoire de référence en matière de développement durable, et à impulser à la métropole azurienne un nouveau souffle susceptible d'accroître encore son rayonnement international.

Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Plaine du Var a pour objectif de mettre en application les principes de l'aménagement durable sur ce territoire vaste (10 000 ha) et sensible, situé de part et d'autre du fleuve Var, dans la zone d'influence immédiate de la ville de Nice.

Sur une fraction du périmètre de l'Eco-Vallée déjà largement urbanisée de manière diffuse et repérée comme mutable, il s'agit de réaliser un programme mixte de logements, de commerces, d'immobilier d'entreprise, d'équipements de formation-recherche ainsi que d'équipements sportifs et de loisirs. L'opération durera environ 30 ans et permettra la création de 35 000 à 50 000 emplois.



1.2. Stratégie d'aménagement et de développement à l'échelle de l'Eco-Vallée

LE PROJET DE TERRITOIRE

Comme toutes les grandes opérations d'aménagement et de développement complexes et longues, l'Eco-Vallée dispose de fondements stratégiques solides sans pour autant figer l'avenir. A cette fin, l'EPA a rassemblé et formalisé, dans un projet de territoire, les grands principes d'aménagement et de développement durables qui sont le guide de son action et le support de l'inscription dans le temps de cette ambition, à horizon d'une trentaine d'années. Ce projet de territoire a été adopté par le conseil d'administration de l'EPA le 19 décembre 2011.

En complément de son rôle d'aménageur, l'EPA exerce également une fonction d'ensembliser et de coordonnateur afin que ce projet partagé de territoire constitue la référence commune des acteurs publics et privés pour la définition et la conduite de leur projet au sein de l'Eco-Vallée. Les principes et stratégies présentés dans le projet de territoire forment ainsi le socle commun des opérations d'aménagement et de développement sur les bases de l'éco-exemplarité.

Ce projet de territoire est avant tout axé sur les premières opérations qui vont, dans les quinze prochaines années, redonner à la vallée du Var sa cohérence et sa lisibilité, lui restituer ses qualités fondamentales de nature et de vie quotidienne, tout en permettant à la métropole de bénéficier d'un surcroît de dynamisme économique et d'un plus grand rayonnement national et international. Pour autant, le projet de territoire s'est bien entendu attaché à tracer les grandes perspectives de l'Eco-Vallée dans son ensemble et sur le long terme.

La vision globale qui est proposée reprend, en les déclinant, les trois thèmes majeurs qui ont été au cœur des « Ateliers d'acteurs » et se sont déroulés en septembre 2011, permettant au projet de territoire de bénéficier des réflexions des représentants des sphères politiques, administratives, socio-professionnelles et associatives pour bâtir un projet partagé, selon le processus de concertation qui avait été mis en œuvre lors du Grenelle de l'environnement.

Ces trois thèmes sont les suivants :

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

un effet de levier déclenché grâce à l'Eco-Vallée.

Dans ce cadre, dix objectifs traduisent la vision partagée par l'ensemble des partenaires pour l'avenir de l'Eco-Vallée :

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

2. Restaurer les valeurs fondamentales que la nature a données à cet espace en ignorant les découpages administratifs : le grand paysage, l'écosystème de la vallée et ses ressources notamment l'eau et la biodiversité.

3. Mettre en place une stratégie de transports et de déplacements en préalable aux aménagements et non plus en rattrapage incertain de ceux-ci, et offrir des alternatives au « tout-voiture ».

4. Mettre systématiquement en œuvre le principe de la mixité des fonctions et des usages (activités, logements, équipements publics, espaces de sports et de loisirs...) et réunir, pour chaque opération, toutes les conditions déclinant l'ensemble des ambitions fondatrices de l'Eco-Vallée : économie, éco-exemplarité, formation, emploi local...

5. Substituer à l'empilement hétéroclite des fonctions « d'arrière ville » qui ont été accumulées sur le territoire, une approche cohérente en termes d'aménagement et d'urbanisme.

6. Concevoir une stratégie de développement économique d'ensemble qui soit à la hauteur des ambitions et des besoins d'une grande métropole européenne, en ancrant le territoire dans l'innovation, dans les technologies d'avenir, notamment celles liées au développement durable, afin de diversifier les fonctions et de créer 35 000 à 50 000 emplois à terme.

7. Créer un nouveau modèle d'urbanisme dans lequel l'agriculture a toute sa place au sein d'un maillage avec le bâti et les espaces naturels sur les deux rives du fleuve.

8. Expérimenter une conception inédite du rapport ville-nature et réfléchir aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques au sein de ce territoire.

9. Proposer un aménagement qui intègre la prise en compte des risques naturels.

10. Se doter des moyens de régulation du foncier au sein des grands secteurs à enjeux selon le principe « ni spoliation, ni spéculation ».

Ces objectifs se traduisent par les grands principes suivants, portant sur la stratégie d'aménagement à l'échelle du grand territoire :

- Un aménagement plus équilibré du territoire et plus propice au développement des activités humaines

Il s'agit de mixer les activités et les espaces naturels et agricoles sur les deux rives et du sud au nord, dans le respect des fonctionnalités écologiques identifiées en 2011 par l'EPA dans le « Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée ».

- L'éco-exemplarité érigée en principe fondamental de l'aménagement

Pour la gestion de l'espace et le développement urbain, Eco-Vallée fait le choix d'une « urbanisation responsable » mêlant les principes fondamentaux de l'urbanisme durable aux spécificités de la métropole azurienne. A l'échelle de la plaine, un espace important est ainsi dédié aux espaces naturels et agricoles qui organiseront des respirations entre des pôles urbanisés. Toutes les opérations portées par l'EPA Plaine du Var mettent en œuvre les principes de la mixité fonctionnelle et sociale et favorisent les fonctionnalités écologiques dans l'esprit de la trame verte et bleue.

- Des principes d'organisation des déplacements, base d'une mobilité durable

Réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020, développer les capacités de transports publics, anticiper le développement urbain avec des transports publics performants tels sont les objectifs prioritaires fixés pour le développement des transports dans l'Eco-Vallée.

- Une stratégie économique ambitieuse et globale

L'Eco-Vallée s'impose au plan européen comme un projet majeur. Son positionnement repose sur le développement d'une politique économique qui vise d'une part à accroître l'internationalité du territoire azurien et d'autre part à faire de l'Éco-Vallée le territoire de démonstration de la mutation éco-exemplaire que la métropole entend mettre en œuvre dans tous les domaines : aménagement, construction, matériaux, urbanisme, architecture, gestion des ressources naturelles et de l'énergie, déplacements décarbonés, gestion des risques, ... L'Éco-Vallée axera ainsi l'ensemble de sa politique autour du thème de l'innovation mise au service d'un cadre naturel, d'un cadre de travail et d'un cadre de vie renouvelés.

LE PROTOCOLE DE PARTENARIAT

Ce projet de territoire constitue le support stratégique du protocole de partenariat qui réunit l'ensemble des partenaires de l'EPA autour du financement des premières opérations d'aménagement considérées comme prioritaires de l'Eco-Vallée et qui a été signé le 12 mars 2012 par l'Etat, la Région, le Département, la Métropole Nice Côte d'Azur, la ville de Nice et l'EPA.

Les opérations d'aménagement qui seront développées

par l'EPA Plaine du Var dans le cadre du protocole sont au nombre de quatre :

- le Grand Arénas sur la commune de Nice,
- Nice Méridia sur la commune de Nice,
- La Baronne sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var et dans le cadre du pôle inter-rive de La Baronne-Lingostière, quartier de Nice,
- l'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

Ces périmètres opérationnels s'intègrent pleinement au cadre de réflexion, de principes et d'action que constitue le projet de territoire. Leur localisation et leur programmation urbaine ont été identifiées afin de produire un effet de levier maximal sur l'aménagement de la plaine, sur le développement économique de l'ensemble de l'Eco-Vallée et de l'aire urbaine niçoise et d'enclencher la nécessaire restauration des grands équilibres écologiques.



En termes d'aménagement, l'objectif est de restructurer la plaine sur la base d'une organisation qui s'appuie sur la constitution de quatre centralités (l'estuaire, Var central, le méandre, la confluence), tressant ainsi les secteurs urbanisés et les espaces de respiration naturels ou agricoles, de la rive droite à la rive gauche et du nord au sud. Ces quatre secteurs témoignent de la prise en compte par l'EPA Plaine du Var, dès les premières opérations, d'un aménagement de la plaine du sud au nord et sur les deux rives.

La sélection des opérations a, en outre, paru évidente à l'ensemble des partenaires au regard de la localisation stratégique ou emblématique des sites concernés dans la plaine, compte tenu des infrastructures existantes ou en projet dans leur périmètre, au regard des opportunités foncières et des équipements les concernant et au regard d'éléments tirés du « guide pour la prise en compte de la biodiversité dans l'Eco-Vallée ».

La réalisation de ces opérations représente un potentiel de 27 000 emplois et conduira à la réalisation de 4 300 logements environ, en dehors des programmes conduits par d'autres opérateurs publics et des partenaires privés sur le reste du périmètre de l'Eco-Vallée.

2. UNE LOGIQUE D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

Les opérations qui se développent dans la partie aval de la plaine du Var visent à en développer le dynamisme économique. Fondés sur une forme urbaine dense et mixte, les programmes tendent à offrir de nombreux choix en termes de services et de transports. Enfin, il s'agit de retrouver un équilibre entre le bâti et les espaces verts, les coteaux et le fleuve, la biodiversité et l'urbanité.

Intervenant soit dans des zones urbaines stratégiques mais désordonnées, soit dans des friches à fort potentiel de développement urbain, la logique qui soutient l'aménagement de ce secteur est par ailleurs conçue selon trois axes cohérents et complémentaires :

- Le renforcement du lien nord-sud au travers notamment d'une hiérarchisation des voiries : d'une part des voies de transit au fonctionnement amélioré avec l'A8 et la RM 6202bis et d'autre part des boulevards urbains avec la requalification de la RM 6202 en avenue, avec la voie de 40m, voie de desserte inter-quartier, permettant le passage d'un TCSP de type tramway qui rejoindra le pôle multimodal et l'aéroport via le pont rail.

- Le développement de liens est-ouest par le biais de corridors écologiques inscrits dans les opérations.

- Un espace de ville cohérent de Grand Arénas à Nice-Méridia en passant par les Moulins puis un espace alliant nature et agriculture jusqu'au stade Allianz Riviera pour en faire un secteur urbain organisé.

L'ensemble des opérations de ce secteur s'inscrivent ainsi dans une logique d'aménagement d'ensemble, en cohérence avec la stratégie de l'Eco-Vallée exprimée dans le projet de territoire.



Les grands projets de l'Eco-Vallée

3. L'OPÉRATION NICE MÉRIDIA

Opération prioritaire de l'EPA, Nice Méridia a l'ambition de jouer, au travers de la création d'un quartier urbain mixte, un rôle essentiel dans la dynamique d'ensemble pour une forte diversification de l'économie azurée dans les domaines de l'innovation (notamment technologique) et du développement endogène en vue de créer des emplois et de nouvelles entreprises à partir du tissu économique existant (réalisation de pépinières pour entreprises, d'hôtels pour entreprises, etc.). Ainsi, l'EPA Plaine du Var et ses partenaires souhaitent développer, sur cette opération, le concept de « technopole urbaine » qui, par son contenu, son organisation spatiale, son mode de fonctionnement, vise à associer les avantages spécifiques aux technopoles généralement péri-urbaines (R&D, formation supérieure, « fertilisation croisée », création de nouvelles entreprises...) aux bénéfices tirés d'une localisation dans un véritable tissu urbain dense : mixité des fonctions (logements, commerces, services, activités), accès en transports en commun, réduction des distances de déplacement domicile-travail, vitalité urbaine en dehors des

horaires de bureau, proximité et qualité d'une offre commerciale, de sports et d'animation. Aussi, l'organisation spatiale et le mode de fonctionnement du site seront-ils déterminants afin que l'attractivité et le processus de développement des entreprises technologiques restent optimaux en milieu urbain dense, mixte et diversifié.

Symbole d'une ville créative et accueillante, Nice Méridia proposera un espace urbain de haute qualité qui favorise les interactions et les lieux d'échanges, du logement notamment pour actifs, étudiants, chercheurs, des activités récréatives et culturelles, des services de proximité... Du fait de ses ambitions, cette opération a, en outre, vocation à faire œuvre d'exemplarité en termes de prise en compte de la biodiversité en milieu urbain et de tout ce qui concourt à la création de la ville de demain.

Initiée sur un premier périmètre opérationnel d'environ 24Ha, Nice Méridia a vocation à se développer à terme sur un périmètre de 200 Ha, en se fondant sur une synergie entre espaces de développement urbain, parc des sports, éco-parc et en garantissant la cohérence avec les opérations du Grand Arénas et des Moulins, au sud et du Nice Stadium, au nord. A cette échelle de développement, Nice Méridia aura atteint une taille critique comparable à celles des grandes technopoles européennes. Le programme prévoit de réaliser environ 320 000 m² de programmes immobiliers mixtes dans la première tranche opérationnelle d'environ 24Ha, avec à terme 2 100 logements et 4000 emplois.



4. LES PROJETS ENVIRONNANTS

4.1 Projets portés par l'EPA Plaine du Var

L'OPÉRATION DU GRAND ARÉNAS

L'opération Grand Arénas, l'une des 4 opérations prioritaires de l'EPA, vise à permettre la réorganisation urbaine de l'ensemble de la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain mixte en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var ainsi qu'en proposant des respirations vertes dans un cadre circulaire apaisé.

S'étendant sur une superficie d'environ 50 ha, cette opération d'aménagement a pour objectif de créer du lien entre les espaces au sein de ce quartier aujourd'hui fragmenté par les voiries et les infrastructures, d'offrir des cheminements sécurisés et des modes de déplacements diversifiés et de redonner à ce quartier un paysage qui s'appuie sur un réseau nord-sud et est-ouest de trames vertes et sur la réalisation d'un éco-parc urbain. Ce parti pris d'aménagement permettra à terme de retrouver 25% de surfaces de pleine terre alors qu'actuellement plus de 95% du secteur est minéralisé.

Elle a aussi pour vocation de doter la métropole azurienne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal de Nice-Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne. Globalement, l'opération présente une capacité constructive de 680 000 m² et devrait permettre la création de 1 350 logements et de 21 000 emplois potentiels. Située à proximité immédiate du centre ville de Nice, sur un nœud de communication exceptionnel, l'opération Grand Arénas permet de tirer profit de cet avantage comparatif indéniable par rapport aux autres métropoles européennes. Elle bénéficiera donc d'un niveau d'accessibilité exceptionnel et des liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole grâce au pôle d'échanges multimodal de Nice - Aéroport qui doit intégrer les différentes fonctionnalités de transports (lignes ferroviaires dont le TER, tramway, bus, cars, taxis, autopartage, modes doux et plus tard la Ligne ferroviaire nouvelle) au cœur d'un véritable espace urbain, mêlant ainsi inter-modalité et urbanité pour créer un quartier urbain intermodal.

L'opération du Grand Arénas se compose de deux projets d'aménagement distincts :

- Sur un périmètre d'environ 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice - Aéroport

- Sur 40 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Le quartier du pôle d'échanges multimodal

Au sein de l'opération du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal Nice - Aéroport représente un enjeu majeur pour l'OIN et la Métropole comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès à la Côte d'Azur, connecté au réseau ferré et aux portes du deuxième aéroport français. Au-delà de la problématique locale, une meilleure organisation des axes de circulation au niveau de l'estuaire du Var rendra plus accessible et intelligible l'axe de circulation sud-nord et la desserte des différents secteurs urbanisés jusqu'au Stade Allianz Riviera.

Ce quartier intermodal comporte :

- des équipements et des infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...),
- un programme immobilier réparti sur cinq îlots (108 000 m²) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services,
- des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges. Ces espaces publics comprennent notamment deux parvis au nord et au sud de la voie ferrée, des rues, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée, une piste vélo reliée aux infrastructures existantes et des cheminements piétons de qualité. Ces aménagements d'espaces publics du quartier du pôle ont d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact

L'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'organise autour de la future ligne Est-Ouest du tramway, permettant de relier les terminaux de l'aéroport au pôle d'échanges multimodal puis au centre de Nice et de les interconnecter avec le réseau de transport urbain et interurbain de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Ce quartier apportera ainsi à l'ensemble de l'opération Grand Arénas une accessibilité et une attractivité exceptionnelles.

La ZAC du Grand Arénas

Elle sera réalisée en vertu du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m² dont locatif social, accession aidée, accession et locatif libre), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²). La nature ne sera pas absente de ce nouveau cœur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Dans le prolongement de la Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade en

continuité de cette voie emblématique et fera lien avec le pôle d'échanges multimodal. Côté fleuve, un « Parc de l'Eau », qui bordera la ZAC à l'ouest, transformera le rapport de la ville au Var. Entre ces deux espaces de nature, une trame de voies apaisées favorisera des conditions agréables de circulation

Les quatre enjeux qui sous-tendent l'aménagement de ce quartier sont :

- le développement économique,
- l'accessibilité des modes de mobilité durables,
- l'intégration de la nature dans la ville,
- la mixité fonctionnelle et sociale.

L'OPÉRATION DE LA BARONNE (LA GAUDE)

L'opération de La Baronne sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var s'articule autour du futur Marché d'Intérêt National; elle offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique.

Cette opération, desservie par la RM 6202 bis qui la connecte à l'A8, bénéficie d'une approche environnementale et urbaine originale en s'appuyant sur le centre urbain pré-existant.

Elle préfigure une nouvelle centralité en lien avec le quartier de Lingostière situé de l'autre côté du fleuve.

L'opération de La Baronne-Lingostière est en effet conçue pour constituer une nouvelle centralité économique et urbaine à cheval sur les deux rives du fleuve Var, entre les polarités de l'estuaire au sud qui incluent les opérations du Nice Stadium, du Grand Arénas et de Nice Méridia, et de Carros-La Manda, au nord.

Caractérisé par le principe de mixité fonctionnelle, par une volonté d'exemplarité, dans un dialogue urbain et programmatique à construire entre les deux rives, le pôle urbain de La Baronne-Lingostière s'attachera à s'inscrire dans la meilleure logique spatiale visant la cohérence urbaine, l'insertion dans le site, ainsi que le respect et la valorisation du cadre naturel, en relation avec les autres pôles et les projets de développement en amont et en aval : polarité agricole de Gattières et site d'activités de Saint-Laurent-du-Var, en rive droite ; centre commercial de Lingostière et polarité urbaine de Saint-Isidore, en rive gauche. La programmation du pôle inter-rives prendra en compte les besoins en logements, commerces, services et équipements de proximité en lien avec les quartiers résidentiels existants, la réalisation d'un éco-parc d'activités et la relocalisation des MIN. Cette nouvelle polarité inter-rives bénéficiera de l'opportunité exceptionnelle que représente la liaison directe avec le centre ville de Nice avec les chemins de fer de Provence.

S'agissant du secteur de La Baronne, il s'agit de relocaliser les activités des MIN d'Azur (60 000 m²), d'y développer de l'immobilier d'entreprises ainsi que des activités connexes au MIN. Le projet prévoit également l'implantation du siège de la Chambre d'Agriculture et des activités qui lui sont liées : bureaux, salle de réunion et logements liés au Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques (CREAT) et à l'exploitation de la station expérimentale ; regroupement des Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) en vue de créer une « Maison de l'agriculture ».

Cette opération qui porte dans un premier temps sur 25 ha dont une première phase de 16 ha vise ainsi à :

- créer un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités annexes de logistique et offrant à l'agriculture locale de nouveaux débouchés,
- générer une offre attractive en matière de locaux d'activités,
- s'appuyer sur la qualité paysagère du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var

4.2 Projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage

Plusieurs maîtres d'ouvrage développent leurs propres réalisations au sein ou à proximité du projet de Nice-Méridia, en lien étroit avec l'EPA, dans le cadre d'une coordination des maîtrises d'ouvrage et du respect des compétences de chacun.

STADE ALLIANZ RIVIERA (NICE ECO-STADIUM)

Il s'agit d'un équipement sportif structurant, contribuant à l'animation urbaine d'un secteur situé au cœur de l'Eco-Vallée avec notamment des commerces et des restaurants. Il devrait accueillir également le musée national du sport, de grands spectacles et de nombreuses rencontres sportives internationales.

Ce stade, dénommé Allianz Riviera, performant et multifonctionnel de 35 000 places dédiées au football et au rugby de haut niveau, a vocation à accueillir des séminaires, concerts, spectacles et de grands événements et sera opérationnel en juin 2013.

LA RÉNOVATION URBAINE DU QUARTIER DES MOULINS (MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR)

Actuellement excentré à l'ouest du centre-ville niçois, ce quartier de plus de 10 000 habitants fait l'objet d'un vaste projet de rénovation urbaine. Avec sa nouvelle position stratégique au cœur de l'Eco-Vallée, sa proximité avec l'aéroport, le futur pôle d'échanges multimodal et la nouvelle ligne de tramway, le quartier des Moulins va s'ouvrir sur une nouvelle centralité. L'objectif est de réhabiliter les logements existants, d'en démolir d'autres, en partie ou en totalité, et d'en construire de nouveaux.

Les espaces publics, en particulier la voirie, seront requalifiés.

L'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINT-LAURENT-DU-VAR / NICE SAINT-AUGUSTIN DE L'AUTOROUTE A8 (ESCOTA)

Les principaux aménagements projetés par la société des Autoroutes ESTEREL, CÔTE D'AZUR, PROVENCE, ALPES (ESCOTA), maître d'ouvrage de cette opération sont :

- la rectification du tracé de l'autoroute A8 et son élargissement à 2x3 voies sur la section Nice Promenade-des-Anglais / Nice Saint-Augustin,
- l'aménagement du diffuseur de Nice Promenade-des-Anglais avec la réalisation d'une liaison entre l'autoroute A8 et la route de Grenoble,
- l'aménagement du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Ces aménagements permettront d'atténuer les problèmes

de saturation récurrents dans le secteur, de favoriser la sécurité, d'améliorer les échanges entre l'autoroute et la route de Grenoble et de faciliter les mouvements au droit du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

LA RÉALISATION D'UNE VOIE STRUCTURANTE DE 40 MÈTRES DE LARGEUR (MÉTROPOLE NCA)

Ce projet vise à créer une voie de desserte inter-quartier dans la plaine du Var, sur la rive gauche, associant l'ensemble des modes de transport suivants : véhicules particuliers, transport en commun en site propre, deux-roues et piétons. Il est notamment prévu de réserver, au centre de cette voie structurante, une bande d'environ 12 m de large afin de permettre le passage à terme d'un TCSP, de type « tramway ».

Une première phase de travaux est en cours au droit du stade Allianz Riviera et sera livrée en juin 2013. La deuxième phase (Digue des Français / stade) sera livrée en juin 2016.

B- DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

1. UNE FRANGE URBAINE CARACTÉRISÉE PAR DES OCCUPATIONS PRÉCAIRES, UN BÂTI DE MAUVAISE QUALITÉ, DES ESPACES PUBLICS LIMITÉS AUX GRANDES ROUTES

Bordé au sud par les plaques monofonctionnelles de l'Aéroport, du MIN, du centre administratif départemental, et du grand ensemble des Moulins et au Nord par des terrains à vocation agricole aux occupations souvent illégales, le territoire de Nice Meridia est aujourd'hui une frange urbaine caractérisée par une agriculture en voie de disparition, des occupations précaires, un bâti de mauvaise qualité, des espaces publics limités aux grandes routes.

En outre, les milieux naturels sont fragmentés. Les grands travaux d'endiguements de l'époque Napoléonienne ont découvert de vastes étendues au profit de l'agriculture, mais ont définitivement rompu les continuités entre la montagne et le fleuve. Ces digues restent aujourd'hui nécessaires pour protéger la vallée habitée des inondations. La déprise agricole au profit de l'urbanisation et de développement des infrastructures ont accentué l'isolement des milieux naturels. Le site en l'état est peu susceptible d'attirer des populations ou des activités qui ont par ailleurs accès aux collines. Sa tendance naturelle est cependant aujourd'hui d'accueillir des petites zones d'activités éparées, ce qui accentue la dévalorisation du territoire.

2. UN FONCIER DIFFICILE

La Métropole Niçoise manque d'arrière-cour, en raison de son relief et de la dissémination des fortes valeurs foncières loin du centre. Autrement dit, on manque de place pour la logistique, le traitement des déchets, l'aéroport, les concessionnaires automobiles, les activités nuisantes, etc.

Cela suffit à expliquer les usages actuels de la Plaine du Var. Les terrains agricoles, par exemple, sont parfois transformés en dépôts de matériaux ou en stationnements automobiles. Le paysage chaotique de la Plaine, notamment sur Méridia résulte donc d'une logique interne. Une visite attentive montre qu'il y a peu de friches à proprement parler, mais plutôt des usages anarchiques de parcelles, au hasard de leur acquisition ou de leur location (parfois sous forme précaire).



3. LE VAR : UNE HISTOIRE À RÉINVESTIR

Le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondations de la vallée du Var a été approuvé en 2011. Les aléas liés à la présence du fleuve restent limités, voire nuls, sur le secteur de Nice Méridia et se localisent principalement entre la route de Grenoble et le fleuve. L'eau du Var continue d'irriguer la vallée par le canal d'aménée. L'ensemble du dispositif mis en œuvre au XIX^{ème} siècle reste un outil pertinent pour structurer le territoire.

La trame orthogonale issue des techniques agricoles mises en œuvre dans la vallée du Var : une permanence à réinventer.

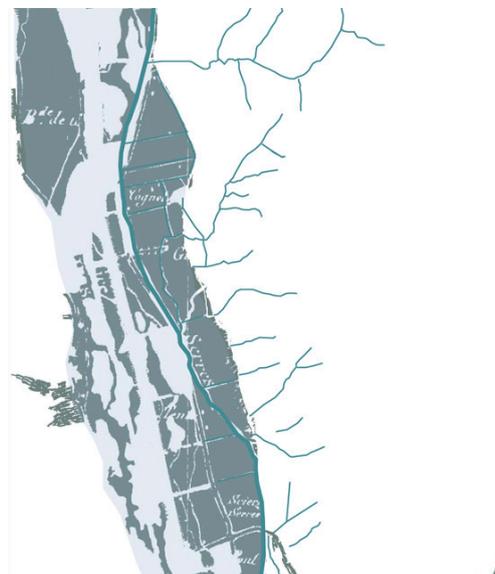
Nous sommes dans la vallée, sur le lit majeur du Var. L'endiguement du XIX^{ème} siècle a permis d'étendre les terres agricoles, non seulement pour libérer de la surface mais également pour irriguer les cultures et nourrir le sol. Les casiers, réalisés à cette époque organisent les parcelles selon une trame orthogonale aux digues. Ils sont alimentés en eau par le canal d'aménée qui prend sa source dans le fleuve. Ce dispositif spécifique du site a créé un équilibre qui est aujourd'hui rompu par l'abandon progressif de l'agriculture. Malgré tout, cette trame perdure et le canal est toujours présent. Cette permanence montre que le dispositif est encore pertinent même si l'occupation de la vallée est en pleine mutation. Il s'agit de s'appuyer sur ces traces, non pas pour réécrire l'histoire, mais pour inventer de nouvelles situations aptes à créer une ville ouverte sur son territoire.

Le réseau hydraulique de la vallée à fort potentiel écologique

La vallée présente une matrice très artificialisée, où subsistent quelques isolats de milieux écologiques fortement altérés hormis le lit mineur du Var. Le réseau hydraulique est discontinu, faiblement végétalisé et peu diversifié. Le bilan écologique au sein du lit majeur de la rive gauche est aujourd'hui pauvre mais des potentialités existent. (cf, Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques – EPA juillet 2011).

LE RÉSEAU HYDRAULIQUE

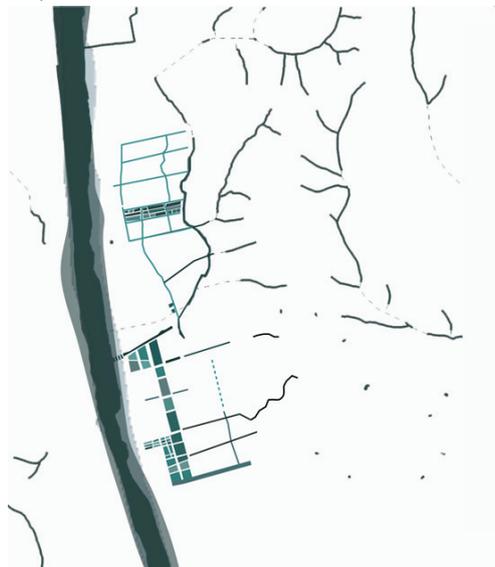
Au XIX^{ème} siècle



Aujourd'hui



Proposition



C- CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ÉTUDES TECHNIQUES ACCOMPAGNANT LE PROJET



1. PLANIFICATION URBAINE ET URBA- NISME RÉGLEMENTAIRE

ZAD

Suite à la création de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Eco-Vallée, il a été instauré le 2 juillet 2009 une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) provisoire portant sur 3 000 ha environ dans le but de définir et de mettre en œuvre une démarche d'intervention foncière.

Au terme de deux ans de ZAD provisoire, six périmètres de ZAD ont été arrêtés par le préfet, le 21 juin 2011, sur proposition de l'EPA, pour une superficie totale d'environ 240 ha; le secteur de Nice-Méridia représente à lui seul une superficie de 61 ha. La motivation de cette ZAD réside en la réalisation d'une technopole urbaine incluant notamment des équipements d'enseignement et de recherche, des activités publiques et privées à vocation scientifique et technique ainsi qu'un quartier d'habitat.

Sur ce périmètre, l'EPA a été désigné comme titulaire du droit de préemption qui l'a délégué globalement à l'EPF PACA.

PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

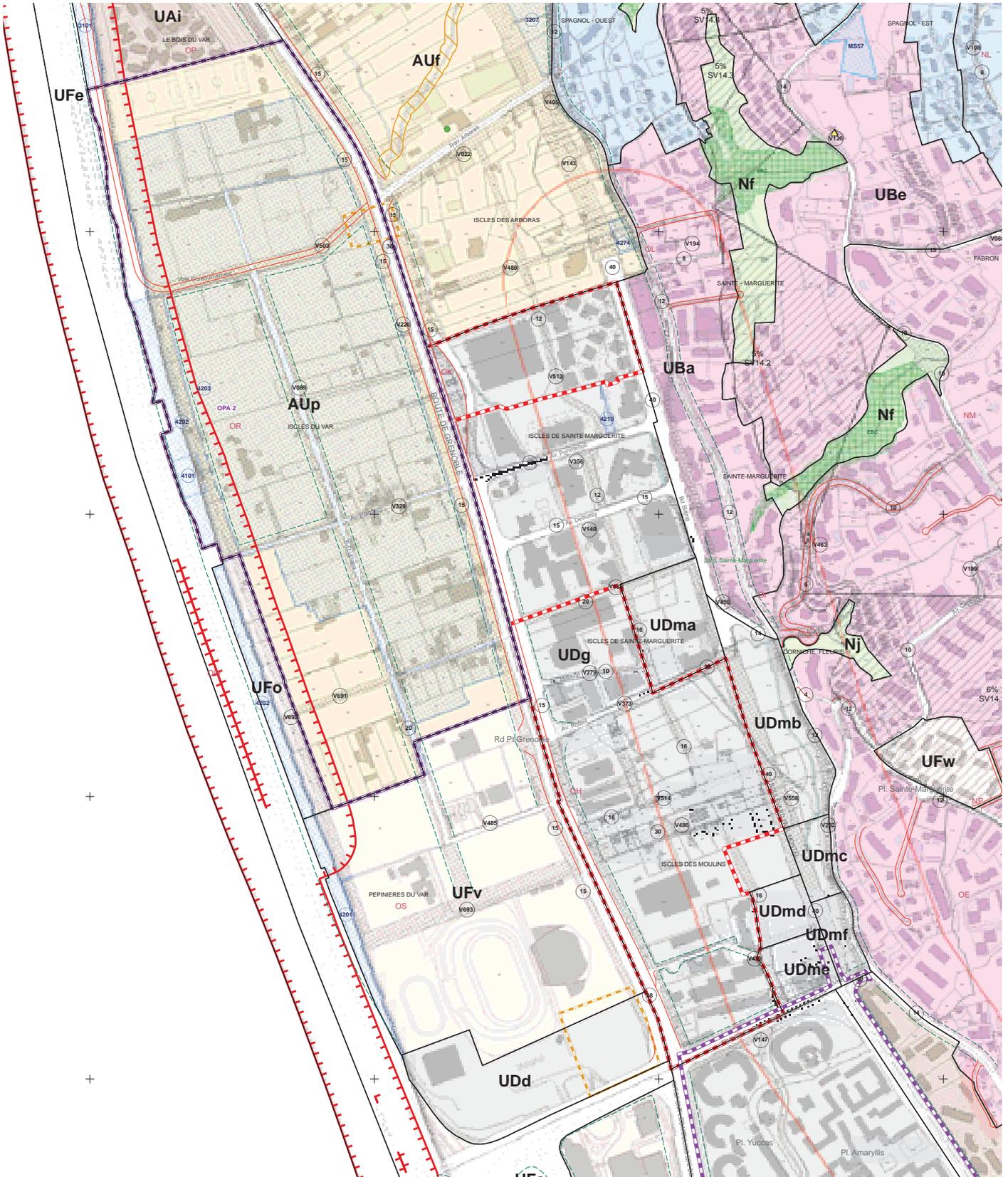
Le PLU de la ville de Nice a été approuvé le 23 décembre 2010. Lors de l'élaboration du PLU, le projet Méridia était en réflexion. Cet état de fait a donc été intégré au PLU et l'opération fait l'objet d'un zonage particulier. La totalité de l'emprise du projet est en zone UD (UDg, UDma, UDmd et UDme), soit zone de développement futur privilégié et de développement des éco-quartiers.

Périmètre d'étude

Un « périmètre d'étude » est établi pour une durée au plus de 5 ans (jusqu'à fin 2015) dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global (en application de l'article L. 123-2 a) du Code de l'Urbanisme). Ce périmètre (délimité par un tireté rouge et blanc) englobe la quasi-totalité du périmètre du projet. A l'intérieur de ce périmètre, seules sont autorisées les constructions inférieures à 50 m² de plancher. Pour sortir de ce périmètre d'attente, il faut que le conseil municipal et le conseil métropolitain adoptent un « plan d'aménagement global ». Le PLU pourra ensuite être modifié pour intégrer le contenu de ce « plan d'aménagement global ».

PLH

Afin de répondre aux objectifs du PLH, des logements pour tous seront construits à Nice Méridia pour favoriser la mixité sociale.



2. LES ÉTUDES ACCOMPAGNANT LE SCHEMA DE COMPOSITION URBAINE

De nombreuses expertises techniques accompagnent l'équipe de maîtrise d'oeuvre urbaine pour vérifier et préciser la faisabilité et les conditions techniques, opératoires et financières de ce projet urbain d'ensemble. Les études suivantes ont été engagées en 2012:

ETUDE DE MOBILITÉ ET DE STATIONNEMENT (ARTÉLIA)

Il s'agit de conforter les hypothèses de gabarit des espaces publics au vu du trafic pressenti et d'accompagner la réflexion sur la volonté de pacifier les coeurs de macro-îlots, en lien avec les choix stratégiques de calibrage du stationnement, qui s'organisent en partie dans des parkings mutualisés. Cette étude prend en compte le projet de passage du tramway Est-Ouest sur la Digue des Français et des hypothèses de phasage pour un TCSP sur Slama.

ETUDE HYDRAULIQUE

L'étude permet de consolider les hypothèses d'esquisse des espaces publics et trouver des solutions techniques pour mettre en scène l'eau dans le projet, en s'appuyant sur une modélisation des volumes d'eau à stocker au cours d'épisodes pluvieux décennaux et centennaux.

ETUDE ENR (SCHEMA DIRECTEUR ÉNERGÉTIQUE/ POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES ENR ET DE RÉCUPÉRATION).

Cette étude doit permettre de visualiser les grandes options en terme de fourniture d'énergie du quartier et de pouvoir dans un second temps choisir le mix énergétique le plus intéressant pour Nice Méridia.

Elle sera complétée par les résultats de l'étude que vient de lancer l'EPA avec le BRGM sur le potentiel géothermique de Nice Méridia.

RETRAIEMENT DES EAUX USÉES

Il s'agit de pousser les pistes pour préserver au maximum les ressources naturelles dont l'eau potable. En effet, l'assainissement des eaux grises et leur ré-utilisation pour les chasses-d'eau par exemple peut permettre d'économiser jusqu'à 50% d'eau potable.

UNE TECHNOPLIE URBAINE «SMARTGRIDS READY»

L'ambition de porter Nice Méridia au rang de démonstrateur d'excellence et d'innovation et d'en faire le 1er quartier «smartgrid ready» en France. Des études sont engagées pour y parvenir dans les délais du calendrier opérationnel de l'opération.

EXPERTISE COMMERCIALE (CONVERGENCES-CVL)

Au vu des nombreux projets commerciaux programmés à proximité de Nice Méridia, le bureau d'études experts en programmation commerciale a été sollicité afin de calibrer au mieux le programme de commerces et services de proximité de Nice Méridia.

D- CONTENU DE L'OPÉRATION

1. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS

Il s'agit de réaliser, dans la Vallée du Var, un nouvel équilibre entre la nature et une ville dense, complexe et structurée, à la place de « l'arrière-cour » existante où s'amoncellent équipements logistiques, services vitaux de Nice, friches interstitielles, logements dans un tissu urbain où l'espace public est consacré à la circulation automobile.

L'objectif du projet Nice-Méridia est « d'organiser un site urbain particulièrement attractif pour les entités publiques et privées œuvrant dans le domaine de l'innovation ». Pour attirer les acteurs économiques et créer les conditions de l'innovation, il est demandé de relier une « technopole » à « un milieu urbain dense, mixte et diversifié ».

Plusieurs constats ont guidé la démarche de conception:

- Une frange urbaine caractérisée par des occupations précaires, un bâti de mauvaise qualité, des espaces publics limités aux grandes routes
- Une absence de continuité paysagère qui nuit à la biodiversité
- Une apparente contradiction entre technopole et densité urbaine élevée
- Des possibilités programmatiques liées à la mutation des universités

La proposition de composition urbaine est fondée sur 6 axes :

- L'évidence de la géographie.
- La construction de lieux à forte intensité urbaine .
- Une stratégie de substitution dans le parcellaire existant.
- Des stratégies du niveau zéro (foncier, espace public, rez-de-chaussée,...).
- La nécessaire évolutivité du projet.
- Une ambition forte de développement durable.

Participant de l'ambition de l'Eco-Vallée, le projet de Nice Méridia fait partie du périmètre d'une des 13 EcoCités, reconnaissance nationale d'une innovation sociale, architecturale et énergétique.

L'ÉVIDENCE DE LA GÉOGRAPHIE

Le projet part d'abord de la géographie, dont le schéma est évident : d'une part, une vallée (un fleuve, une plaine côtière, des coteaux de chaque côté), de l'autre un système de voies qui rentrent dans la ville. Ce constat simple a permis d'établir une trame de l'espace public :

- d'Est en Ouest, des corridors écologiques en rapport avec le

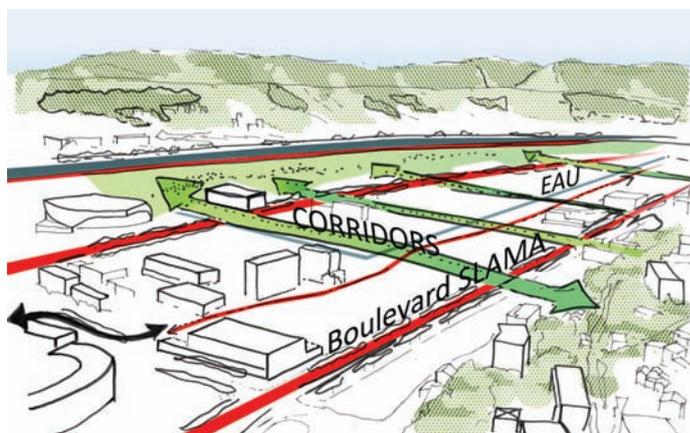
grand paysage, qui mettent en rapport deux milieux naturels (les collines et le fleuve) et ouvrent des vues pour rendre lisibles les phénomènes géographiques

- du Nord au Sud, le traitement des voies de circulation entrantes et sortantes de la Ville : requalification de la route de Grenoble en avenue urbaine qui devient une grande avenue de Nice (bordée de grands immeubles, de bureaux, d'activités, de logements,...), apaisement du boulevard Montel-Slama qui devient un axe de vie important avec le tramway en reliant Méridia au Grand Arénas, à l'aéroport, à la ville de Nice, et d'autres quartiers de la plaine du Var.

LA CONSTRUCTION DE LIEUX À FORTE INTENSITÉ URBAINE

Un point clé du projet est la durabilité de la mixité sociale et générationnelle, l'envie de rester ensemble dans un quartier, de façon libre et consentie. Or la mixité ne veut rien dire si elle n'est pas replacée à plusieurs échelles territoriales, globale via le projet de territoire pour la Plaine du Var, et locale grâce à des espaces publics créant un espace de vie et non de vide entre des aires d'habitats. C'est par la qualité des aménagements qu'on rendra acceptable la densité, exigence nécessaire pour la préservation des espaces agricoles et la réduction des déplacements responsables des gaz à effet de serre.

Pour créer un milieu urbain dense, mixte et diversifié, il faut définir ces lieux et travailler sur leur fabrication. Dans le projet, ces lieux ont chacun une identité propre, exprimée le plus fortement possible. Il s'agit de : l'avenue de Grenoble, le boulevard Montel-Slama, les corridors écologiques, les



PRINCIPE D'ORGANISATION SPATIALE - L'ÉVIDENCE DU PAYSAGE

Mise en scène du paysage naturel : corridors écologiques de coteau à coteau à travers la plaine du Var

Déplacements
Continuité des voies urbaines de Nice

macro-îlots à la morphologie variée à l'intérieur de la trame. Pour les qualifier, le projet s'appuie sur la richesse programmatique de la technopole et des fonctions universitaires associées

UNE STRATÉGIE DE SUBSTITUTION DANS LE PARCELLAIRE EXISTANT

Le territoire étant parcellisé et partiellement occupé, le projet s'appuie sur le parcellaire existant, par substitution, au gré de mutations dont on ne connaît pas l'ordre à l'avance. Cette stratégie a un intérêt économique. Elle permet également au projet d'être vivant.

DES STRATÉGIES DU NIVEAU ZÉRO (FONCIER, ESPACE PUBLIC, REZ-DE-CHAUSSÉE)

Le processus de réalisation intègre une durée longue. La densification et la valorisation sont nécessairement progressives. Mais l'urbanité se crée et s'impose à l'échelle du piéton, dans un périmètre significatif dès le début de l'opération. Les programmes de construction, comme les occupants, peuvent évoluer, avec des phases intermédiaires. D'où l'idée de proposer une stratégie foncière, aussi étendue que possible, et aussi durable que nécessaire. On peut ainsi différer les programmes définitifs et occuper le terrain en phases intermédiaires, sans risques de friches et de chantiers interminables. A terme, le projet étant lancé, l'attractivité du secteur étant devenue cohérente avec les prix du foncier, le parcellaire peut muter.

Les rez-de-chaussée font l'objet d'un traitement particulier, facilitant la flexibilité d'usage et le contact avec la rue. Un(des) investisseur(s) acquièr(en)t d'importantes surfaces, les gère, fait évoluer les usages, réalise des péréquations entre locataires plus ou moins rentables.

LA NÉCESSAIRE ÉVOLUTIVITÉ DU PROJET

En acceptant l'inconnue des mutations parcellaires, et en mettant en place avec l'EPA la stratégie nécessaire, on suscite les apports de créativité. Il s'agit de définir un processus dans lequel on ne fige pas le plan masse : on donne des intentions pour les espaces publics et les îlots, à travers des plans de référence.

Le projet urbain développé ici n'est pas un plan masse figé, mais une illustration de ce qu'il pourrait être. La marge de flexibilité est grande, la stratégie privilégie «l'accueil des projets».

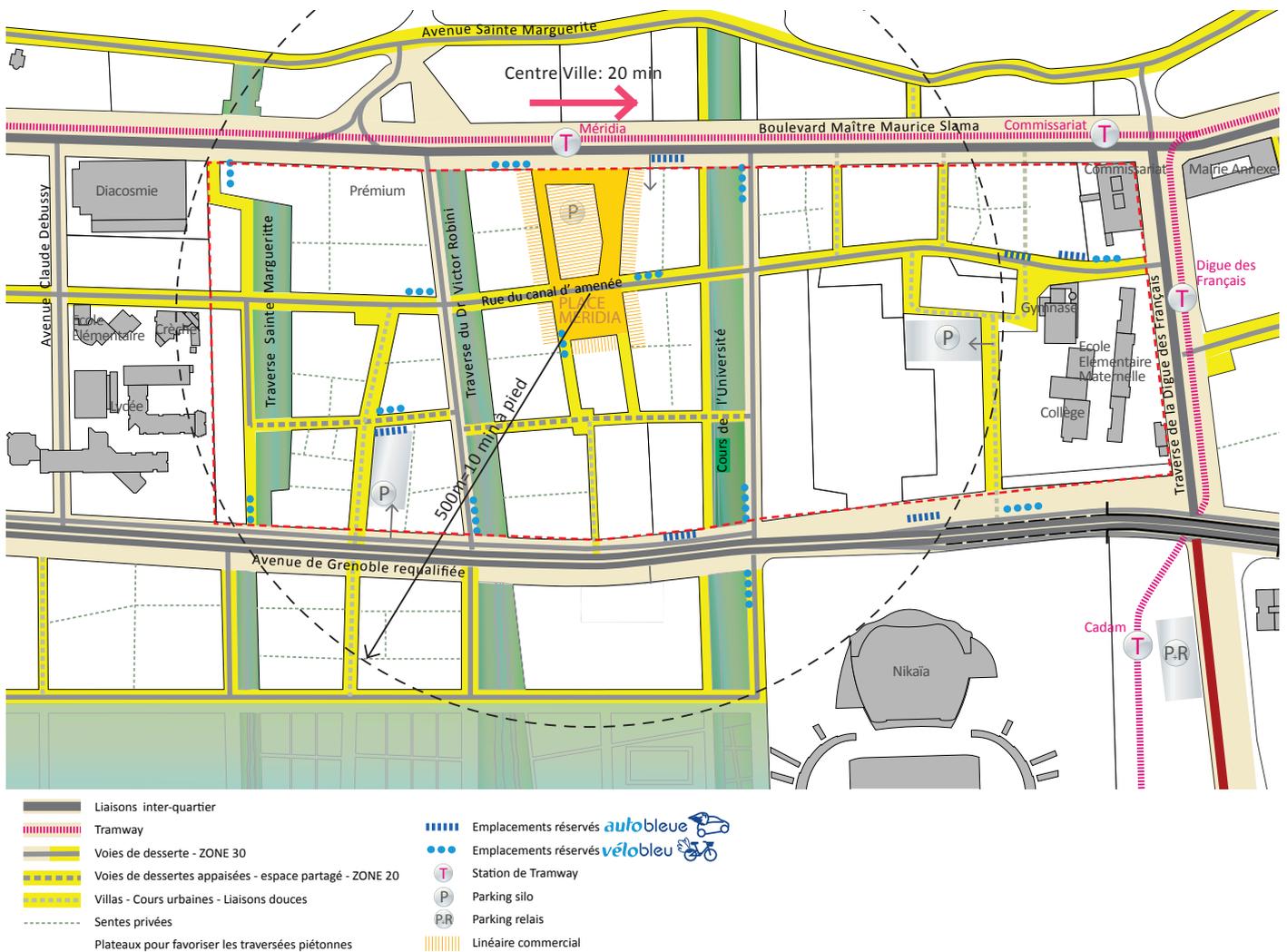
UNE AMBITION FORTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Nice Méridia, dans le cadre du référentiel de l'EcoCité, doit poursuivre l'objectif d'être un démonstrateur d'excellence en matière de développement durable, avant l'ambition d'être le 1er quartier «Smartgrid ready» en France.

La gestion de l'eau et des épisodes pluviaux décennaux et centennaux, la gestion des mobilités et du stationnement, l'assainissement des eaux grises, le recours aux énergies renouvelables, une forte présence de la nature, sont autant de thèmes qui nourrissent le projet.

2. LA COMPOSITION URBAINE

2.1. Les espaces publics



Nature des espaces publics/ mobilités et accessibilité -> des cœurs de macro-îlots apaisés

RÉCONCILIER LA VILLE ET LA NATURE

Le projet de Nice Méridia construit son image à l'échelle de la géographie de son site. Largement ouverte sur le grand paysage, la trame publique met en relation le cœur de la ville avec l'horizon occupé par les montagnes, le ciel de la mer, le fleuve et la vallée marquée par les grands travaux du XIX^{ème} siècle. La vallée du Var, futur lieu d'accueil de nombreux parcs constitue l'ossature de la trame verte dont la ville veut se doter.

Nice Méridia sera un grand quartier à proximité de la « nature ». Cette proximité sera d'autant mieux perçue qu'elle sera accessible, mais surtout qu'elle résonnera au sein des quartiers.

Le projet est très fortement structuré par les trois parcs linéaires est/ouest, perpendiculaire au fleuve, reliant coteaux et le futur parc métropolitain. Ces parcs, support de biodiversité et de continuités biologiques sont destinés chacun à des usages différenciés, accessibles à tous, en fonction de leur localisation:

- le Parc de l'Université
- le Cours Robini
- la Traverse Ste Marguerite

Ces parcs constituent l'armature «verte» de Nice Méridia, une valeur ajoutée qui réconcilie la ville dense et la présence de la nature.

UNE GRANDE DIVERSITÉ D'ESPACES PUBLICS

Le futur quartier NICE MERIDIA est délimité par trois avenues structurantes. A l'ouest, la Route de Grenoble, artère métropolitaine qui relie le centre-ville niçois avec la vallée du Var. A l'est, l'avenue de Slama marque la transition entre et les coteaux et la Plaine du Var. Au sud, l'avenue de la Digue des Français, qui va accueillir prochainement la ligne de tramway est-ouest, et constitue la limite nord du quartier des Moulins. Leurs réaménagements doivent répondre à des besoins de mobilité pour la métropole, d'urbanité et de déplacements alternatifs. Les transports en communs lourds, type tramway et/ou bus à haut niveau de service en seront les principales infrastructures.

Les trois parcs linéaires délimitent chacun trois «macro-îlots» eux-même redécoupés en îlots, pour accueillir les différents programmes.

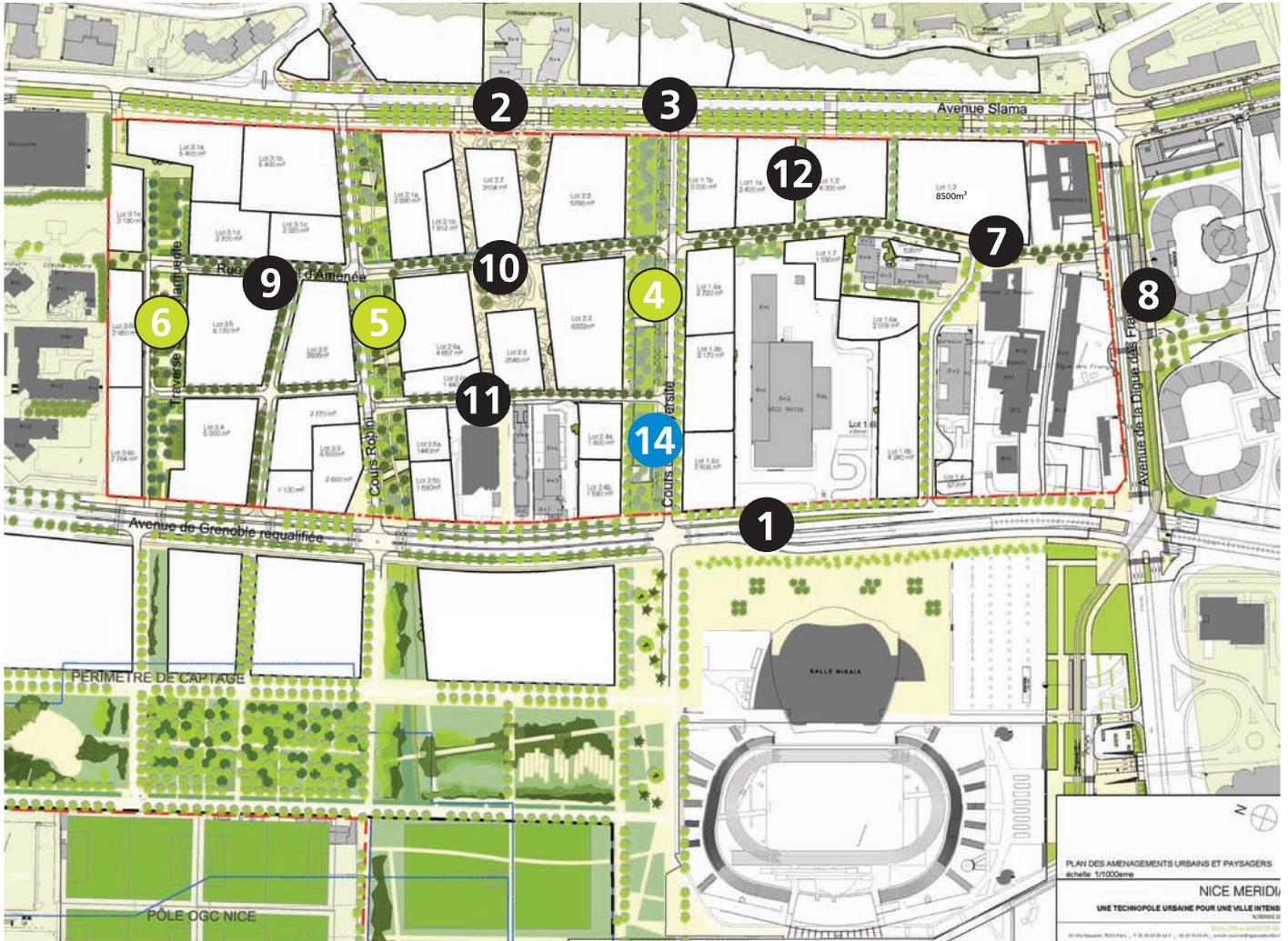
L'idée est de pacifier au maximum les espaces publics au cœur des macro-îlots, en s'appuyant sur un niveau de desserte «primaire» performant qui permettent un maximum d'accès aux parkings mutualisés.

En cœur de quartier, la rue du Canal d'Amenée, traverse l'ensemble du quartier du nord au sud. Elle distribue les équipements et les polarités commerciales. Elle permet également à terme de relier le quartier des Moulins aux équipements et activités situés actuellement au nord de Nice Méridia. Cette rue est le support d'une offre de mobilité alternative : auto-bleue, vélos bleus...

Les cours urbaines constituent des petits barreaux d'espaces partagés. Situées entre les îlots, elles innervent le quartier et desservent les programmes de part et d'autre.

Enfin, le cours et la Place Méridia sont les lieux de centralité destinés aux piétons, à proximité immédiate de la future station de tramway de la ligne sud-nord. Animés par des commerces, terrasses de cafés en pied d'immeubles, le cours et la Place seront aménagés pour offrir un espace de grande convivialité, à l'instar des places et placettes méditerranéennes.

En outre, la gestion de l'eau est un des 'fil conducteur' du projet d'espace public. La mise en scène de l'eau permet de qualifier fortement les espaces publics et leur apporter de la fraîcheur en été; c'est un des éléments qui va participer à l'attractivité de Nice Méridia, et qui s'inscrit dans une démarche de développement durable.



Plan des espaces publics et du découpage des nouvelles emprises cessibles

LES VOIES STRUCTURANTES NORD/SUD

1 **Requalification de la Route de Grenoble** en avenue urbaine de centre-ville, avec une contre allée sur la rive Est. La proposition de réaménagement de la Route de Grenoble doit permettre de:

- Conserver ses fonctions de desserte de niveau primaire, pour supporter des flux importants, c'est l'accès au centre ville de Nice depuis la Plaine du Var
- Conserver au maximum les alignements de platanes existants.
- Structurer ses franges au droit de Nice Méridia à l'Est et au-delà avec notamment une proposition de relocalisation des concessionnaires automobiles dans des showrooms sur 1 ou 2 niveaux au RDC d'immeubles de bureaux ou de R&D.

L'avenue de Grenoble devra donc garder une capacité importante (2x2 voies de circulation), et permettre une desserte plus douce du quartier et de ses abords par des contre-allées mettant en scènes les show-room et les différentes adresses. L'avenue de Grenoble constitue une vitrine du quartier, elle doit s'apparenter à une avenue de centre-ville de Nice. [40 m de large]

2 **Aménagement du boulevard Montel-Slama** en avenue urbaine plus apaisée et plus «verte» que l'avenue de Grenoble, dans une logique de desserte inter-quartiers, avec une part importante réservée aux cheminements doux. Une première phase consiste à ouvrir la voie des 40 m jusqu'au stade; une seconde sera d'accueillir un TCSP, la ligne Sud-Nord de tramway qui va relier à terme les points de centralité des quartiers traversés.

L'avenue Slama articule le quartier Nice Méridia avec les coteaux. [40 m de large]

3 **Aménagement de carrefours urbains** pour organiser l'accès au nouveau quartier. Ces aménagement devront offrir une capacité suffisante afin d'assurer la fluidité des trafics entrants et sortants. Enfin une large place sera faite aux différents modes de circulation douce (piétons, cyclistes et TCSP...).

LES TRAVERSES EST/OUEST : RÉCONCILIER LA VILLE AVEC LA NATURE

Ces 3 espaces publics structurants pour la technopole Nice Méridia participent de l'idée de concilier une forte urbanisation et une forte présence de la nature, vecteur de biodiversités et de qualité de cadre de vie au quotidien. Des liens visuels de coteau à coteau ainsi que la gestion des eaux pluviales y sont mis en scène à travers ces grandes césures vertes et une topographie fine. Le projet propose de prolonger cette trame paysagère au nord de Méridia pour structurer le développement de l'aménagement de la Plaine in fine.

4 **Le Cours de l'Université**, un parc urbain linéaire de 50 m de large reliant les coteaux jusqu'à la plaine du Var. Les aménagements présenteront une mise en scène de l'eau dans la ville et une gestion alternative des eaux de pluie.

5 **Le Cours Robini**, (37m environ de large, dont 25m environ de parc linéaire). C'est un parc de proximité et de loisirs avec des espaces de rencontres, de partages, des jeux d'enfants. L'organisation topographique du parc s'intègre dans la stratégie de gestion alternative des eaux de pluie, à l'échelle du quartier.

6 **La traverse Sainte-Marguerite.**
Un programme de jardins familiaux et associatifs est proposé pour renouer avec les cultures urbaines et le passé agricole de la Plaine du Var.

14 **Mise en scène de l'eau** dans les différents espaces publics à partir de l'eau du Var. Deux logiques:
- la mise en scène ludique de l'eau dans le canal qui serpente dans le parc de l'Université
- la gestion d'épisodes pluvieux décennaux et centennaux dans les jardins privés et les 3 jardins linéaires publics en jouant sur une topographie en creux, permettant le stockage temporaire et limitant ainsi le débit de fuite au réseau.

LES ESPACES PUBLICS AU COEUR DU QUARTIER MÉRIDIA

7 La rue du Canal d'Amenée prend appui sur les emplacements réservés du PLU pour permettre une desserte interne au quartier, de nature plus apaisée que Slama ou Grenoble. Cette petite voie sinueuse va relier les différents parcs mais aussi les points de centralité du quartier, les équipements, les commerces etc. Son aménagement prévoit une place importante aux modes doux et particulièrement aux piétons. La rue du canal d'Amenée est dimensionnée pour permettre le double sens de circulation.

8 Un des enjeux consiste à **assurer des continuités au sud** avec le quartier des Moulins et, dans une perspective à moyen/long terme de prolongement au nord, le quartier des Arboras.

9 **Aménagement de placettes** le long de la rue du Canal d'Amenée, qui permettront de rythmer une vie de quartier autour de services et de commerces de proximité.

10 **Le cours et la place Méridia** : au coeur du quartier, ils en constituent la centralité.

A proximité de la future station de tramway, le cours et la place Méridia sont bordés de cafés et de commerces, articulant la rue du canal d'Amenée avec un véritable pôle d'intensité commerciale et de services, à l'échelle de la technopole urbaine. La place pourrait également accueillir un marché forain et différents événements culturels.

11 **Les cours urbaines** : traitées en zone de rencontre, ces espaces permettent la desserte de quelques unités résidentielles et de leurs parkings.

12 **Aménagement de venelles et cheminements en coeur d'îlot**, afin de préserver une grande perméabilité des îlots et un accès aux logements en coeur d'îlots.



Croquis d'ambiance de la rue du Canal d'Amenée



Croquis d'ambiance depuis une «cour urbaine»



Croquis d'ambiance depuis le cours Robini



Croquis d'ambiance de l'Avenue de Slama



Croquis d'ambiance de la Place Méridia



Croquis d'ambiance au coeur des jardins St Marguerite

2.2. Les îlots construits

UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE AU SERVICE DE LA TECHNOPOLE, DE LA VILLE INTENSE

Le projet, en prenant appui sur la trame parcellaire existante dans une logique de substitution progressive, propose des îlots aux dimensions assez variées. L'objectif est de promouvoir à Méridia les qualités urbaines que l'on apprécie en centre-ville à savoir une grande diversité de programmes pour tous et inscrire ainsi la technopole dans une démarche durable au sein de l'Eco-Cité.

Trois macro-îlots qui organisent ces mixités

Les macro-îlots, tous différents morphologiquement, présentent chacun une forte mixité fonctionnelle et morphologique.

Par exemple, on trouve, dans une répartition différente sur chaque macro-îlot : des bâtiments dédiés à l'enseignement supérieur, des logements, des bureaux, des laboratoires de recherches et développements, des commerces en pied d'immeubles, des équipements, des showrooms de concessionnaires automobiles en RDC d'immeubles de bureaux le long de Grenoble.

La centralité est affirmée au cœur du macro-îlot 2 où commerces et services de proximité sont implantés de part et

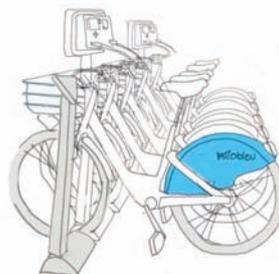
d'autre de la place et du cours Méridia, au droit de la future station de tramway.

Des parkings silos, répartis dans les macro-îlots en superstructure pour répondre à une stratégie de mutualisation, pourraient abriter des bouquets de services en Rez-de-Chaussée.

Le macro-îlot, en organisant cette diversité programmatique, doit permettre de mutualiser et/ou réduire notamment:

- des places de stationnement
- les ressources énergétiques grâce aux Smartgrids

Bouquet de services



Vélo Bleu



AMAP

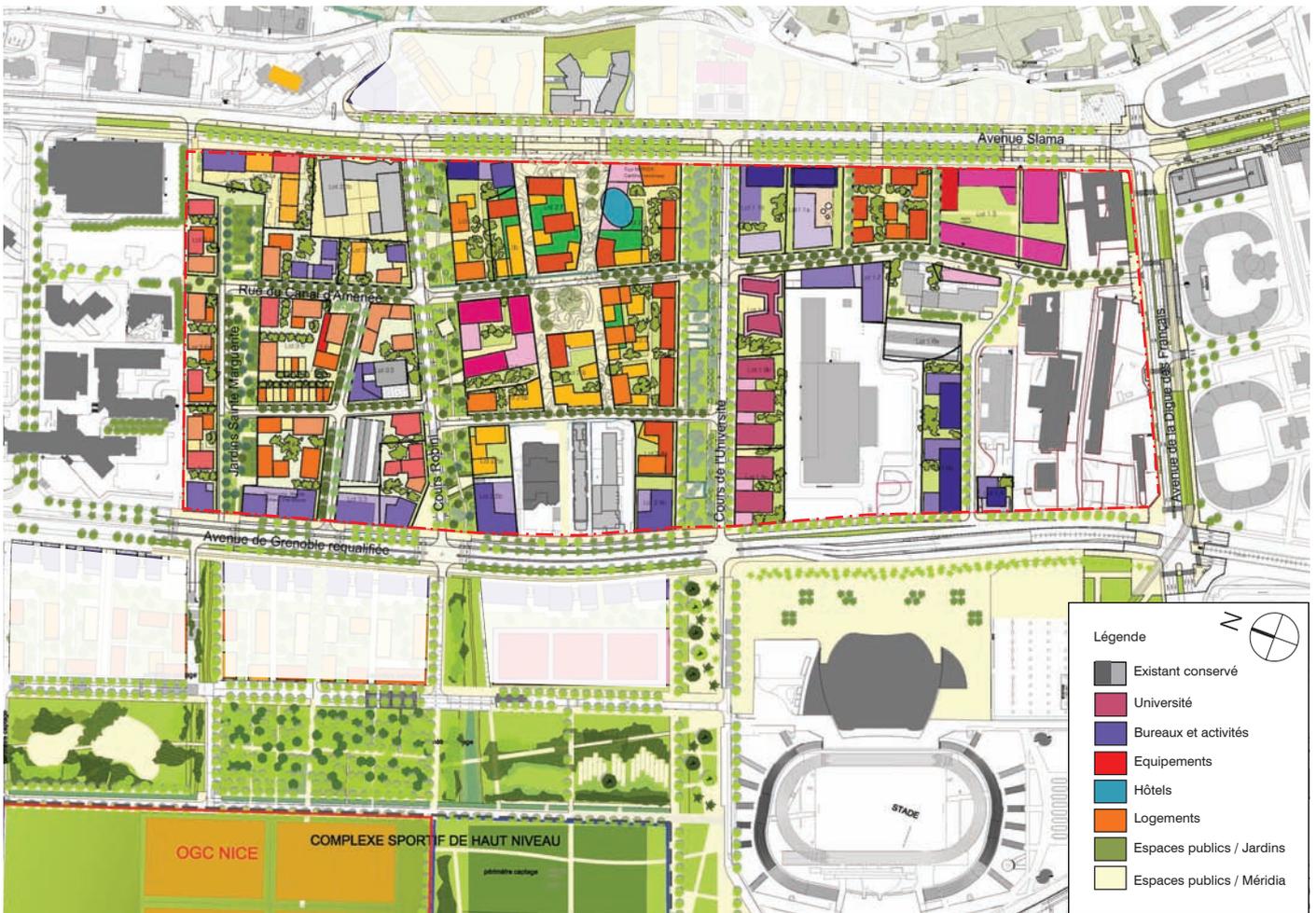


Réparateur de vélos



Pressing/lavomatique

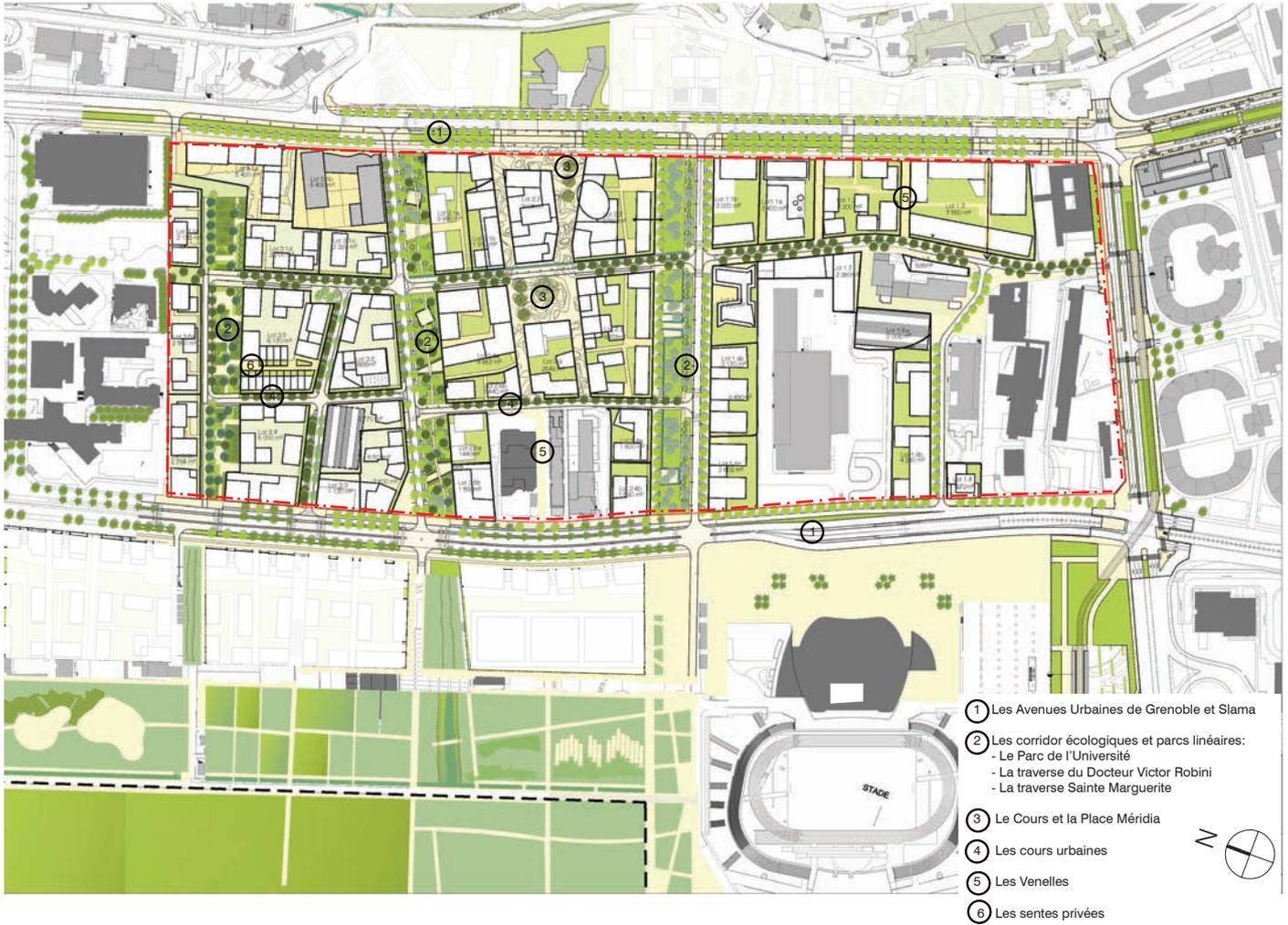
Des bouquets de service à proximité des parkings silos



LE SCHEMA DE COMPOSITION URBAINE DECEMBRE 2012:

CECI N'EST PAS UN PLAN MASSE FIGE MAIS L'ILLUSTRATION D'UN PROCESSUS DE FABRICATION DE LA VILLE

LE PAYSAGE DE MERIDIA:
CONCILIER UNE URBANISATION DENSE ET UNE FORTE PRESENCE DE LA NATURE



- ① Les Avenues Urbaines de Grenoble et Slama
- ② Les corridors écologiques et parcs linéaires:
 - Le Parc de l'Université
 - La traverse du Docteur Victor Robini
 - La traverse Sainte Marguerite
- ③ Le Cours et la Place Méridia
- ④ Les cours urbaines
- ⑤ Les Venelles
- ⑥ Les sentes privées

Pour répondre aux fortes demandes de la population de vivre dans un cadre agréable, le projet de Méridia aménage une mosaïque de lieux tels que les parcs, les jardins, les squares, les cours, les places. Ils sont maillés par un réseau d'avenues, de rues, de passages et de venelles. Ce système caractérise le quartier et trouve des prolongements vers la vallée qui accueillera un grand parc métropolitain et vers la montagne par l'intermédiaire des vallons et les routes des corniches. A une échelle plus fine, l'espace public trouve un écho au sein des îlots qui ménagent des reculs sur rues et développent en leur sein des jardins et des venelles.

Pour les trois jardins linéaires, Sainte Marguerite au nord, Robini au centre et de l'université au sud, les usages quotidiens voire intimes sont privilégiés, même s'il s'agit de marquer fortement le paysage à grande échelle. Ils se voient dotés de jardins de proximités, accueillant des jardins partagés et pédagogiques, des jeux et des espaces de détente.

La végétation occupe une place primordiale dans la composition des espaces publics. Les alignements d'arbres apportent de l'ombrage et de la fraîcheur. Au sein des jardins et des parcs les palettes s'adaptent aux lieux et aux fonctions : les fleurs et les fruits au sein des jardins cultivés, les boisements au sein de Robini dans le prolongement du vallon, la luxuriance du cours de l'université.

L'eau structure l'espace public. Les aménagements liés à cette ressource répondent à la fois aux enjeux techniques de collecter les eaux de ruissellement et aux besoins d'apporter de la fraîcheur et de l'animation au sein des jardins.

Les jardins forment des oasis de verdure dans un environnement densément bâti. Ils constituent un relais pour la biodiversité au sein de la ville en direction de la vallée et des coteaux.

E. PROGRAMME PREVISIONNEL DE CONSTRUCTION

Pour répondre aux exigences hydrauliques et écologiques du secteur et intégrer les objectifs de Développement Durable de l'Opération d'Intérêt National, seules environ 47% (11.5 ha) des surfaces de la ZAC seront affectées à de nouvelles constructions. Les 53% complémentaires sont occupés par des constructions et équipements conservés (6.1 ha) et par des emprises d'espaces publics (environ 6.4 ha) permettant de réaliser de nouvelles voies de circulation et des itinéraires pour modes doux de déplacement, dont environ 2,3 ha de jardins.

Au stade des études de faisabilité, le programme global prévisionnel de construction prévoit la réalisation d'environ 320.000m² de Surface de plancher (Sp) se répartissant de la manière suivante:

- environ 160.000m² (Sp) de logements, soit environ 2100 logements, en habitat collectif et intermédiaires, répartis au sein des îlots. Le principe de mixité de la programmation (locatif social, accession sociale, accession et locatif libre) est retenu, et sera affiné en fonction des orientations des études.
- 50.000m² (Sp) de bureaux
- 50.000m² (Sp) de laboratoires de recherche et développement (R&D)
- 15.000m² Sp d'hôtellerie et de commerces et services de proximité
- 45.000m² d'équipements (dont bâtiments universitaires et campus régional de l'apprentissage).