



**Etablissement Public d'Aménagement
de la plaine du Var**

Immeuble Nice Plaza
455, Promenade des Anglais
BP 33257
06205 NICE CEDEX 3
Tél. 04.93.21.71.00
www.ecovallee-plaineduvar.fr

Zone d'Aménagement Concerté du Grand Arénas à Nice

Dossier de création



février 2013

mateo**ar**quitectura



atelier **VILLES & PAYSAGES**

 **egis**

Sommaire

Pièce 1 : Rapport de présentation

Pièce 2 : Plan de situation

Pièce 3 : Plan de délimitation du périmètre de ZAC

Pièce 4 : Etude d'impact et son résumé non technique

Pièce 5 : Taxe d'Aménagement

Pièce 1 : Rapport de présentation

Préambule

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 2008, un E.P.A (Etablissement Public d'Aménagement) est créé pour la Plaine du Var et le projet 'Eco-Vallée' est labellisé Opération d'Intérêt national par l'Etat.

En 2009, trois grands cabinets internationaux d'urbanistes et d'architectes (José Lluís Mateo, David Mangin et Adriaan Geuze) lancent des études de définition et d'identification des principaux secteurs à enjeux sur ce territoire. Les grands principes d'aménagement et de développement durable sont annoncés. La réflexion est de plus en plus poussée sur des opérations prioritaires comme le 'Grand Arénas' et les collectivités territoriales s'engagent sur de grands projets comme le tramway.

Aujourd'hui, l'EPA Plaine du Var porte le projet de la Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C) du Grand Arénas sur une superficie d'environ 40 ha.

Le présent dossier traduit cette volonté et répond aux obligations du Code de l'urbanisme et de son article R.311-2.

Sommaire

1	Textes applicables et procédures	7
2	Contexte général et justification de l'opération	8
2.1.	Le contexte de l'OIN Eco-Vallée	8
2.2.	Stratégie d'aménagement d'ensemble et de développement à l'échelle de l'Eco-Vallée	10
2.2.1	Le projet de territoire	10
2.2.2	Le protocole du partenariat	11
2.2.3	Une logique d'aménagement d'ensemble	12
2.3.	L'opération Grand Arénas et la ZAC du Grand Arénas	13
2.4.	Les projets environnants	14
2.4.1	Le pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport : un quartier du Grand Arénas hors périmètre de ZAC	14
2.4.2	L'opération de La Baronne	15
2.4.3	Nice Méridia : une technopole urbaine	16
2.4.4	Stade Allianz Riviera	16
2.4.5	La rénovation urbaine du quartier des Moulins	16
2.4.6	L'aménagement de la section Saint Laurent du Var / Nice Saint-Augustin de l'autoroute A8	16
2.4.7	L'extension du réseau de tramway	17
2.4.8	La réalisation d'une voie structurante de 40 m de largeur	17
3	description du site et de son environnement	17
3.1.	Localisation	17
3.2.	Occupation actuelle du site	19
3.2.1	Occupation des sols	19
3.2.2	Les équipements	20
3.2.3	Le foncier	21
3.3.	Le paysage	23
3.4.	Les contraintes du site	27
3.4.1	L'inondabilité	27
3.4.2	La nappe phréatique	28
3.4.3	Les servitudes aéroportuaires	28
4	Un projet en cohérence avec les documents de planification urbaine	29
4.1.	La DTA	29
4.2.	Le SCoT	30
4.3.	Le PLU	30
5	Contenu de l'opération	34
5.1.	Le programme	34
5.1.1	La vocation	34
5.1.2	Programme de construction	34
5.2.	Le projet urbain	35
5.2.1	Les grands axes du projet urbain	35
5.2.2	L'organisation des supra îlots	37
5.2.3	Les séquences urbaines structurantes	38
5.2.4	La Forme bâtie	39
5.2.5	L'état actuel	40
5.2.6	Le plan d'aménagement d'ensemble	41

Glossaire

D.A.C : Document d'Aménagement Commercial

D.T.A : Directive Territoriale d'Aménagement

E.P.A : Etablissement Public d'Aménagement

M.I.N : Marché d'Intérêt National

N.C.A : Nice Côte d'Azur

O.I.N : Opération d'Intérêt National

P.D.U : Plan de Déplacement Urbain

P.L.H : Programme Local de l'Habitat

P.P.R.I : Plan de Prévention des Risques et Inondations

S.Co.T : Schéma de Cohérence Territoriale

S.D.C : Schéma de Développement Commercial

Z.A.C : Zone d'Aménagement Concerté

1 TEXTES APPLICABLES ET PROCEDURES

La ZAC du Grand Arénas est portée par l'E.P.A (Etablissement Public d'Aménagement) de la Plaine du Var.

La ZAC du Grand Arénas est située dans la partie sud du projet de l'Eco-Vallée.

Elle s'étend sur une superficie d'environ 40 hectares.

Le dossier de la création de la ZAC du Grand Arénas a été précédé d'une étude préalable permettant à la personne compétente pour créer de se prononcer sur le bien-fondé de l'opération, le choix du site, sa faisabilité technique et son insertion dans l'environnement naturel et urbain.

Conformément à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, un temps de concertation a été mené et un bilan tiré.

Article L300-2 du Code de l'urbanisme

« Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant (...) toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ».

La concertation s'est déroulée du 15/03 au 30/04/2012 et a été organisée autour du dispositif suivant :

- **Deux lieux d'exposition du projet**
- **Deux réunions publiques** (15 mars 2012 et 12 avril 2012)
- **Des registres mis à la disposition du public ont été ouverts afin de recueillir les observations du public. Ils ont été consultables aux heures normales d'ouverture, en mairie de Nice, au siège de la métropole Nice Côte d'Azur, au siège de l'EPA Plaine du Var et sur les lieux d'exposition**
- **Une plaquette d'information a été diffusée lors des réunions publiques, sur les sites d'exposition et les lieux de dépôt des registres.**
- **Une adresse mail a été ouverte durant la concertation**

Le présent dossier répond aux attentes du Code de l'Urbanisme et de son article R.311-2. Ainsi, le dossier de création comprend :

- a) le rapport de présentation, qui expose notamment l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement indique le programme global des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu ;
- b) Un plan de situation
- c) un plan de délimitation du ou des périmètres composant la zone
- d) l'étude d'impact définie à l'article R.122-3 du Code de l'Environnement.

Le dossier précise également si la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement sera ou non exigible dans la zone

2 CONTEXTE GENERAL ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

2.1. 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,...).

Vue aérienne de la plaine du Var



Source : NCA



Source : EPA

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 azurée, 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 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 le Var, sur 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 sur l'ensemble du périmètre de l'Eco-Vallée, 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.

Situation géographique et périmètre de l'Eco-Vallée



Source : EPA

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

La ZAC Grand Arénas s'inscrit dans une logique de développement territorial plus élargie. Son programme, sa situation s'explique par l'ambition du projet de l'Eco Vallée de la Plaine du Var, projet déclarée 'OIN'.

Ce projet découle de nombreuses réflexions dont les plus récentes sont issues des marchés de définition simultanés pour 'la définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var' engagées en 2010 et qui ont permis à trois groupements, aux références internationales dont les mandataires étaient WEST 8, SEURA et MATEO, de proposer leur vision de la plaine du Var. Après avoir posé un diagnostic commun sur le territoire, les équipes sont en effet développées une stratégie d'aménagement en identifiant les leviers de la mutation propre à ce périmètre, dans le prolongement de l'étude dite de positionnement international réalisée par Rem Koolhaas.

Le projet de l'Eco Vallée s'est ainsi appuyé sur des réflexions approfondies.

2.2.1 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. Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Plaine du Var est chargé d'une mission générale d'aménagement du territoire de l'OIN. 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. 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.

En complément de son rôle d'aménageur, l'EPA exerce également une fonction d'ensemblier 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 leurs opérations sein de l'Eco-Vallée.

Ce projet de territoire est axé avant tout 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, socioprofessionnelles et associatives pour bâtir un projet partagé, selon le processus de concertation qui avait été mise en œuvre lors du Grenelle de l'environnement.

Ces trois thèmes sont 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 azurée. 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 azurée et d'autre part à faire de l'Eco-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'Eco-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.

2.2.2 Le protocole de partenariat

Le 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 et des fonctionnalités écologiques 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.



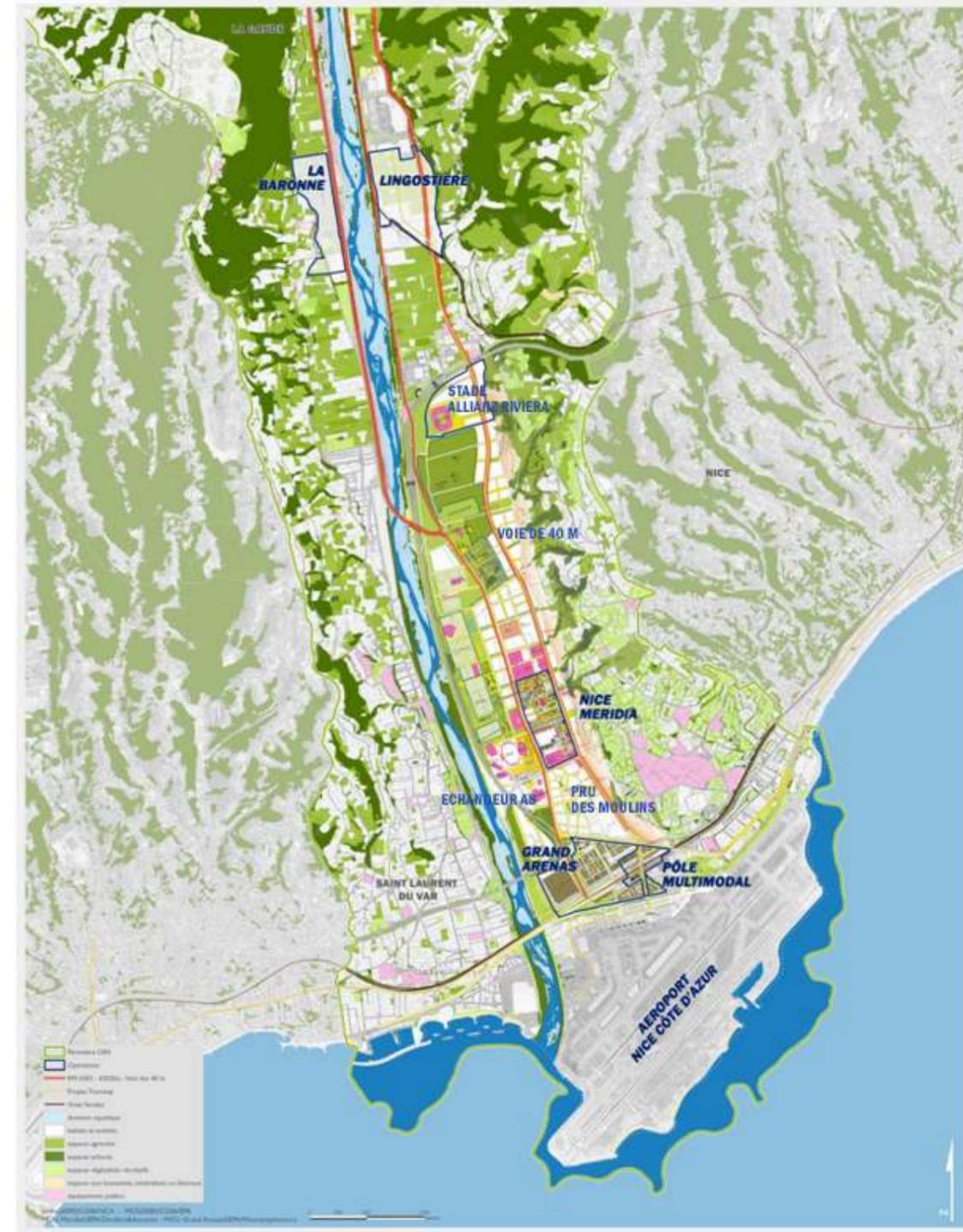
2.2.3 Une logique d'aménagement d'ensemble

Les opérations qui se développent dans la partie aval de la plaine du Var visent à en renforcer le dynamisme. 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 plus marquée 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 d'échanges multimodal de Nice aéroport via le percement d'un nouvel axe Nord/Sud sous la voie ferrée,
- Le développement de liens est-ouest par le biais de corridors écologiques inscrits dans les opérations,
- Un espace de ville cohérent du 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'inscrit ainsi dans une logique d'aménagement d'ensemble, formalisé dans le projet de territoire.



2.3. L'opération Grand Arénas et la ZAC du Grand Arénas

L'opération Grand Arénas est l'une des quatre opérations prioritaires de l'EPA. Localisée au contact de l'aéroport Nice Côte d'Azur et du quartier d'affaire de l'Arénas, elle s'étend 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.

En matière de programme, cette opération a 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-St Augustin-Aéroport et un parc des expositions de niveau international qui fait défaut actuellement à la Métropole Azurienne.

Localisation de l'opération Grand Arénas



Source : EPA

Quartier d'affaire mais avant tout quartier de vie, le projet repose sur quatre axes structurants :

- Le développement économique : il s'agit de doter la métropole azurienne d'un centre d'affaires de portée internationale et de conforter la diversification des activités touristiques vers le tourisme d'affaires grâce au projet du Parc des Expositions.
- Le développement des mobilités : il s'agit de bénéficier de la proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport.

- Le développement écologique : il s'agit de s'appuyer sur les trames verte et bleue pour la biodiversité et de protéger la ressource en eau.
- Le développement urbain d'un lieu de vie : il s'agit de développer les mixités pour la ville durable de demain.

Située à proximité immédiate du centre-ville de Nice, au contact de l'aéroport Nice Côte d'Azur, 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 de liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole grâce au pôle d'échanges multimodal de Nice-Aéroport. Le pôle intégrera différentes fonctionnalités de transport : lignes ferroviaires (TER), tramway, bus, cars, taxis, autopartage, modes doux et plus tard la ligne ferroviaire nouvelle.

En matière de réalisation, l'opération du Grand Arénas se compose de deux périmètres opérationnels distincts :

- sur 8 ha environ, 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).

L'opération du Grand Arénas accueillera à terme 1350 logements et 21 000 emplois

Situation du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport et de la ZAC du Grand Arénas



Source : EPA Plaine du Var

2.4. Les projets environnants

Plusieurs projets voient le jour et sont des composantes nécessaires à la création d'une métropole innovante et internationale.

- Le pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport / Maitrise d'ouvrage : EPA Plaine du Var pour les espaces publics
- Nice Méridia / Maitrise d'ouvrage : EPA Plaine du Var
- Stade Allianz Riviera / Maitrise d'ouvrage : Société Nice Eco Stadium
- La rénovation urbaine du quartier des Moulins / Maîtrise d'ouvrage : Métropole Nice Côte d'Azur
- L'aménagement de la section Saint Laurent du Var / Nice Saint Augustin de l'autoroute A8 : Maitrise d'ouvrage : Escota
- L'extension du réseau de tramway / Maîtrise d'ouvrage : Métropole Nice Côte d'Azur
- La réalisation d'une voie structurante de 40 m de largeur / Maîtrise d'ouvrage : Métropole Nice Côte d'Azur.

2.4.1 Le pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport : un quartier du Grand Arénas hors périmètre de ZAC

Le pôle d'échanges multimodal, premier maillon du projet global d'aménagement est au cœur du Grand Arénas mais ne fait pas partie du périmètre opérationnel de la ZAC, en revanche, il est conçu en cohérence avec celui-ci.

Au sein de l'opération du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin 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 Grand Stade.

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

Schéma du pôle d'échanges multimodal



Source : Mateoarquitectura

Extrait photographique de la maquette Grand Arénas – Axe pôle multimodal depuis la Promenade des Anglais



Source : Mateoarquitectura

2.4.2 L'opération de La Baronne

L'opération de La Baronne sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var s'articule autour de la relocalisation et de la modernisation des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN). Plus globalement, le projet 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 préexistant.

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 Stade, 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 du MIN de Nice (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 hectares, 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.

Le transfert du MIN de Nice à la Baronne

La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe à une logique d'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires.

Concernant la situation actuelle : le MIN actuel est fortement consommateur d'espace, il est en voie d'obsolescence sauf mises en œuvre d'interventions lourdes et il n'apparaît plus comme conforme aux besoins liés aux activités actuelles de la filière. Parallèlement à cela, le site de La Baronne, choisi pour le transfert du MIN, - par ailleurs essentiel pour le développement économique de la Métropole -, accueille aujourd'hui la station expérimentale du CREAT il est essentiellement constitué de friches et de bâtiments abandonnés et /ou dans un état de dégradation avancé.

Concernant l'implantation proposée : elle résulte d'un long processus étayé par diverses études. Sur la base des marchés de définition simultanés pour « la définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var » trois groupements, aux références internationales, ont proposé leur vision de la plaine. Les trois mandataires de ces équipes étaient WEST 8, SEURA et MATEO. Après avoir posé un diagnostic commun sur le territoire, les équipes ont proposé une stratégie d'aménagement en identifiant les leviers de la mutation propre à ce périmètre, dans le prolongement de l'étude dite de positionnement international réalisée par Rem Koolhaas. Ces études ont abouti au choix du site de La Baronne pour l'implantation du nouveau MIN. Ce choix qui au regard des diverses études menées apparaît comme compatible avec la DTA, a été approuvé par l'ensemble des partenaires qui composent l'EPA. Le projet, sur ce site de La Baronne, est à ce titre inscrit dans le projet de

territoire de l'Eco-Vallée et dans le protocole financier mentionné précédemment par lequel les différents partenaires s'engagent à participer au financement du projet.

Le projet de MIN est un projet « compact », peu consommateur d'espace, qui s'étend sur environ 14,5 ha (contre 26 ha actuellement) ; il est par ailleurs créateur de richesses et d'emplois avec 300 M€ environ de chiffre d'affaire et 750 emplois créés. Enfin, il assure un débouché commercial à 260 exploitations agricoles et horticoles.



Il permettra également aux entreprises de disposer d'un nouvel outil de travail plus performant par rapport aux nouvelles normes d'hygiène et en conformité avec les nouvelles réglementations environnementales des Grenelles I et II et avec les nouvelles technologies.

Par ailleurs, le transfert des MIN offrira la possibilité de libérer les emprises foncières nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général sur le site actuel d'implantation, comme un pôle d'échanges multimodal de dimension régionale associant tous les modes de transport et un parc des expositions de niveau international qui fait défaut actuellement à la Métropole Azurienne.

Localisation de l'opération dans l'Eco-Vallée



Périmètre de l'opération



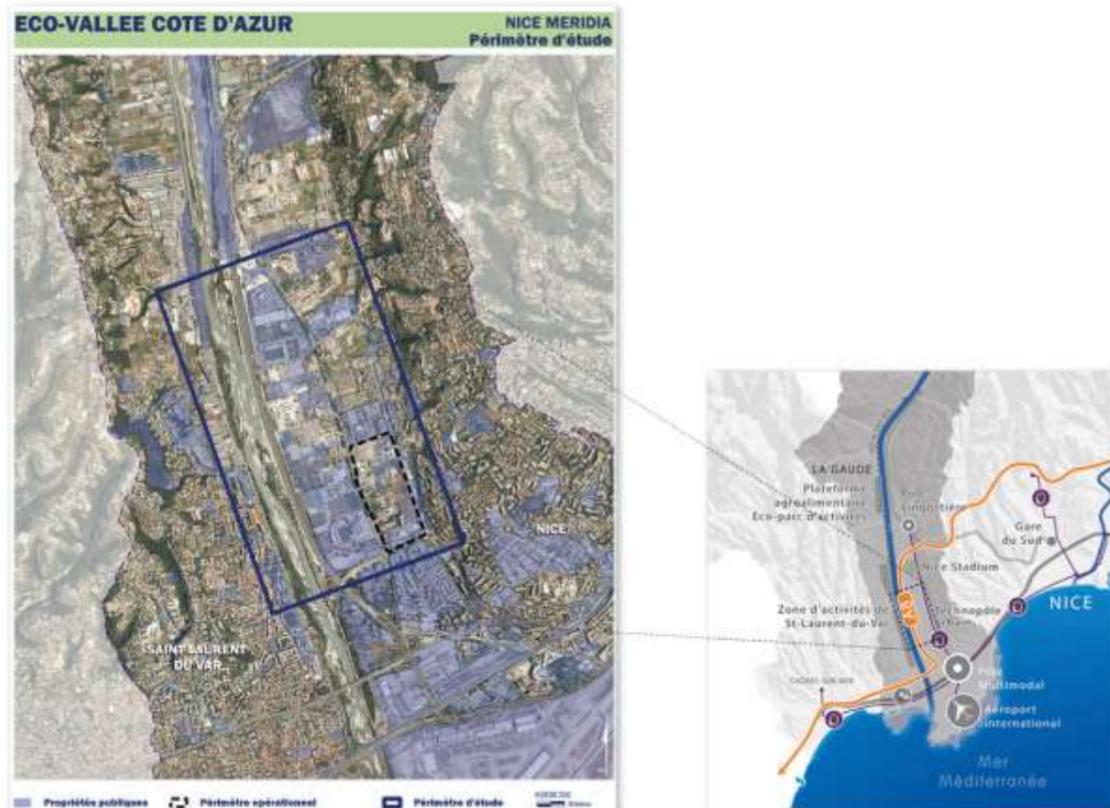
2.4.3 Nice Méridia : une technopole urbaine

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 azurienne 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 24 ha situé à proximité de l'aéroport international Nice-Côte d'Azur. 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 sport, éco-parc et en garantissant la cohérence avec les opérations du Grand Arénas et des Moulins, au sud et du Nice Stadium, au Nord.

Localisation et périmètre de l'opération Nice Méridia



2.4.4 Stade Allianz Riviera

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.



Wilmote & Associés SA

2.4.5 La rénovation urbaine du quartier des Moulins

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-cité, 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.



Agence UP

2.4.6 L'aménagement de la section Saint Laurent du Var / Nice Saint-Augustin de l'autoroute A8

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.

2.4.7 L'extension du réseau de tramway

Le projet de ligne Est-Ouest s'étend sur un linéaire de 11,3 km entre son terminus Est, la station Port/Ile de Beauté, et ses deux terminus Ouest, Nikaïa/Centre Administratif et Aéroport Terminal 2. Cette ligne comporte un total de 19 stations et la traversée du centre-ville de Nice se fait grâce à un tunnel de 3,2 km de long ; quatre stations enterrées sont aménagées sur cette section souterraine : Alsace-Lorraine, Jean Médecin, Square Durandy et Garibaldi. La réalisation de cette ligne s'accompagne de la création de quatre parcs relais et de quatre pôles d'échanges permettant les connexions avec le réseau de bus existant, dont le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport. Elle nécessite également l'aménagement d'un centre technique, le Centre Technique Nikaïa, implanté dans la plaine du Var, au niveau du terminus Nikaïa/Centre Administratif.

2.4.8 La réalisation d'une voie structurante de 40 m de largeur

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.

3 DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

3.1. Localisation

La ZAC du Grand Arénas est située dans la partie sud du projet de l'Eco-Vallée. Elle s'étend sur une superficie d'environ 40 hectares.

Localisation de la ZAC Grand Arénas



Source : Géoportail

Localisation de la ZAC Grand Arénas



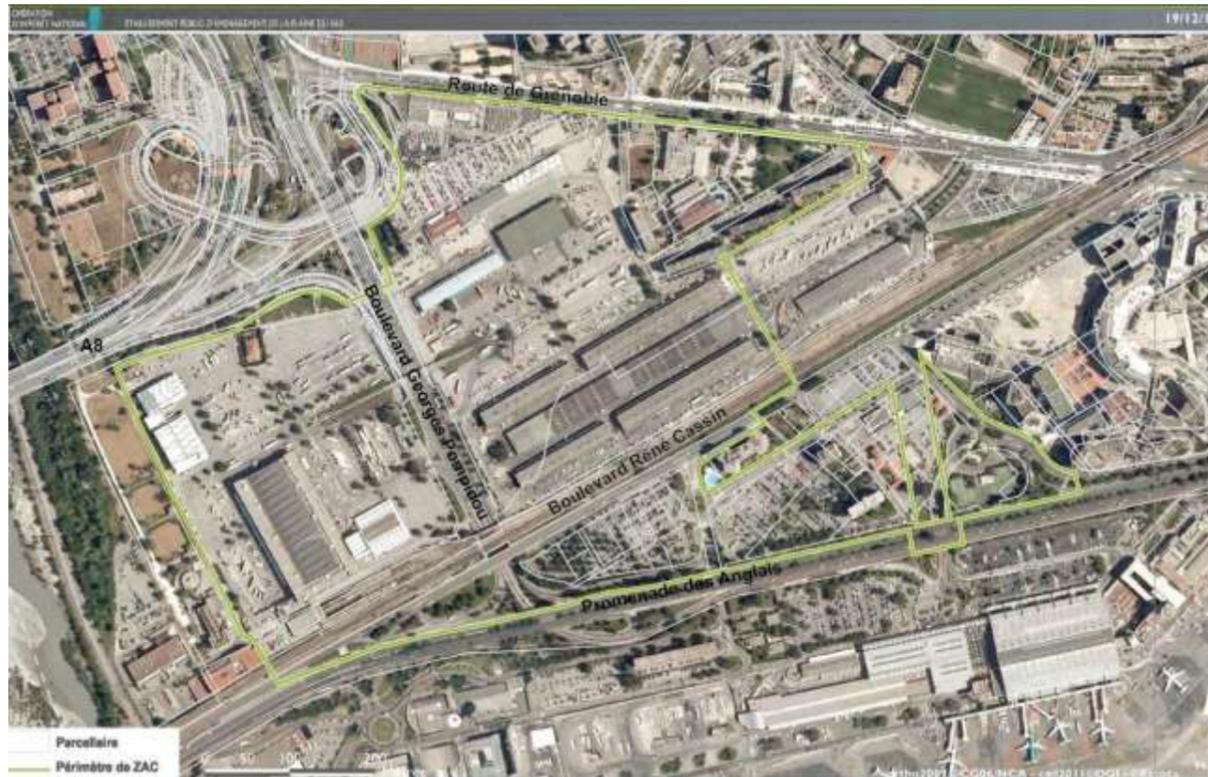
Source : Géoportail

Localisation



Le périmètre de la ZAC du Grand Arénas est délimité par la route de Grenoble au Nord, le quartier de l'Arénas à l'Est, la promenade des Anglais et l'aéroport au Sud et les rives du Var à l'ouest. Le territoire du Grand Arénas est traversé d'est en ouest par le boulevard René Cassin et la voie ferrée.

Localisation de la ZAC du Grand Arénas



Source : Atelier Villes et Paysages

3.2. Occupation actuelle du site

3.2.1 Occupation des sols

L'aire d'étude est marquée par la présence des installations du MIN de Nice. Le site est fortement minéralisé (à plus de 95%). Le bâti est majoritairement représenté par les bâtiments d'exploitation du MIN : marché aux fleurs sur la partie Ouest du boulevard Georges Pompidou et marché fruits/légumes et viandes sur la partie Est.



Marché aux fleurs et MIN Viandes (photo Egis France)

On note la présence de l'institut de formation automobile (IFA) pour les apprentis et du jardin Jacques Fella à proximité, au niveau de la route de Grenoble.



Institut de Formation Automobile et jardin J. Fella (photo Egis France)

Sur le périmètre, l'habitat est uniquement représenté par un collectif : la résidence des Sagnes et le foyer des Sagnes au Nord.



Résidence Les Sagnes (photo : Egis France)

La partie Nord du périmètre de ZAC est occupée par une concession automobile Peugeot ainsi que des loueurs de voitures.

Un front d'activités commerciales est présent en bordure de la route de Grenoble : on y retrouve un magasin Carglass, un bureau de poste, et un magasin d'épices, d'aromates et de coutellerie dénommée la Bovida.



Magasins La Bovida et Carglass (photo Egis France)



Bureau de Poste et concession Peugeot (photo Egis France)

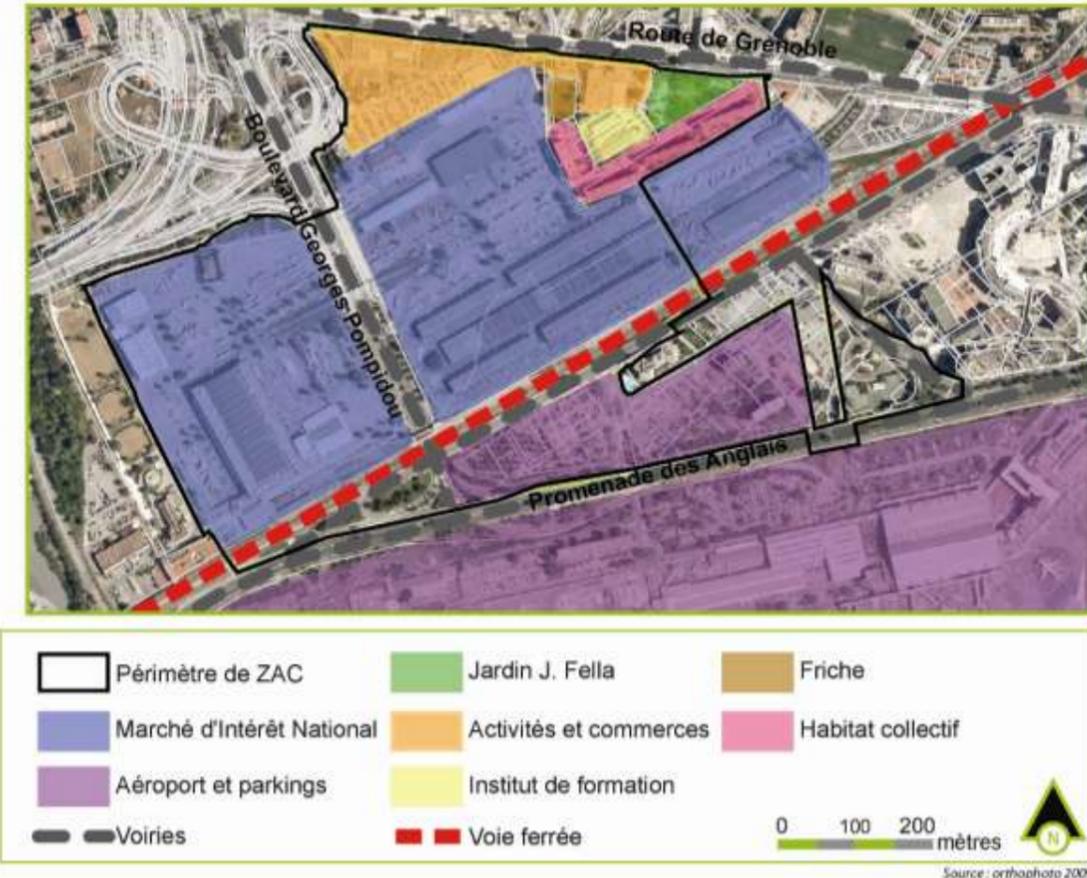
Une partie du périmètre sert à des usages qui renforcent le caractère minéral du site (parkings et infrastructures).

Le Sud du périmètre est marqué par les installations de l'aéroport Nice Côte d'Azur, notamment par de nombreux parkings.

Les principaux axes routiers qui traversent l'aire d'étude sont : la Promenade des Anglais en limite Sud, le boulevard Georges Pompidou, la route de Grenoble, les rues Coste et Bellonte.

Au centre de l'aire d'étude, se situe le talus ferroviaire SNCF, qui constitue une barrière infranchissable, et le boulevard René Cassin en parallèle. Le talus de la voie ferrée est laissé en état de friche.

Occupation des sols



3.2.2 Les équipements

Les équipements de transport

L'aire d'étude se localise à proximité immédiate de l'aéroport Nice Côte d'Azur, de la gare SNCF Saint Augustin et des futurs équipements de transport du pôle d'échanges Nice Saint- Aéroport.

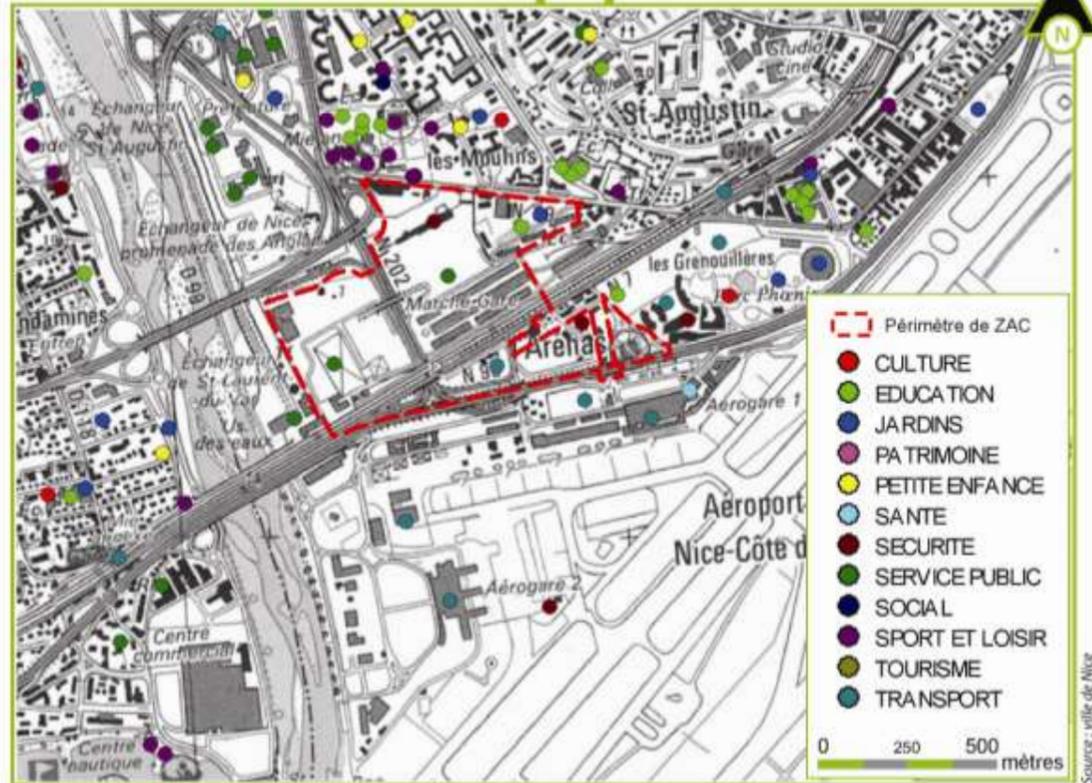
Les équipements de sécurité

On note la présence de plusieurs équipements de sécurité sur le périmètre de ZAC : la gendarmerie de l'Arénas et un bâtiment des douanes. Le service municipal de protection civile urbaine se situe au niveau du quartier de l'Arénas.

Les parcs et les jardins

On note la présence du Parc Phoenix à la limite Est du périmètre de ZAC et du Jardin Jacques Fella localisé dans l'emprise du périmètre de ZAC.

Localisation des équipements



3.2.3 Le foncier

L'aire d'étude appartient aux sections cadastrales OB, OV et OD.

Le parcellaire cadastral au niveau de l'aire d'étude est majoritairement constitué de propriétés publiques (parcelles cadastrales et voiries publiques). Une partie de ces parcelles seront rétrocédées sous la forme d'une participation apportée en nature au capital de l'EPA par les collectivités prévues dans le protocole financier de l'EPA signé en mars 2012 (sur le secteur du pôle multimodal).

Les emprises publiques regroupent les parcelles dont les propriétaires sont les suivants :

- la Métropole NCA pour les installations du MIN,
- RFF pour le talus ferroviaire et les voies,
- l'organisme HLM pour la gestion de la résidence Les Sagnes,
- l'Etat pour les parcelles liées à l'activité aéroportuaire.

5% du foncier nécessaire appartient à plusieurs propriétaires privés (Carglass, Peugeot, La Bovida, IFA, ...).

L'emprise du projet se situe majoritairement sur des parcelles publiques. La maîtrise foncière est assurée à 95%.

Les parcelles publiques dont la maîtrise foncière n'est pas assurée par l'EPA Plaine du Var pourront être acquises par l'EPA et faire l'objet d'échanges de domanialités ou de conventions d'occupation temporaire du domaine public.

Le foncier privé sera acquis soit par négociation à l'amiable avec les propriétaires, soit par expropriation.



3.3. Le paysage

Le site du Grand Arénas est situé en entrée de ville. C'est une position stratégique qui doit être confortée et qualifiée afin de bénéficier pleinement de l'effet de vitrine.

Aujourd'hui, le site du Grand Arénas est essentiellement dédié à la logistique, au transport et au commerce. Il est ainsi occupé en grande partie par les activités du Marché d'Intérêt National de Nice. Des infrastructures majeures de la Côte d'Azur y sont également présentes (autoroute A8, aéroport, Promenade des Anglais, voie SNCF Marseille – Nice). C'est un site marqué par des éléments forts qui manquent aujourd'hui d'identité et de lisibilité dans son usage et sa fonction.

Cadre Général

Le site du Grand Arénas appartient à la basse vallée du Var dans l'Atlas du Paysage des Alpes Maritimes. La basse vallée est relativement plane. Elle résulte de spécificités climatiques et géologique qui, au fil du temps, ont permis la formation de la plaine alluviale et de son aquifère.

L'écoulement du Var dans sa partie inférieure a été au fil du temps modifié voire contraint par des aménagements sans cesse remaniés pour faire face aux enjeux socio-économiques et naturels de plus en plus complexes et imbriqués.

Très tôt les cultures sur les terres alluviales ont remplacé la ripisylve. Sur les versants modelés en terrasse, se sont développées des cultures traditionnelles.

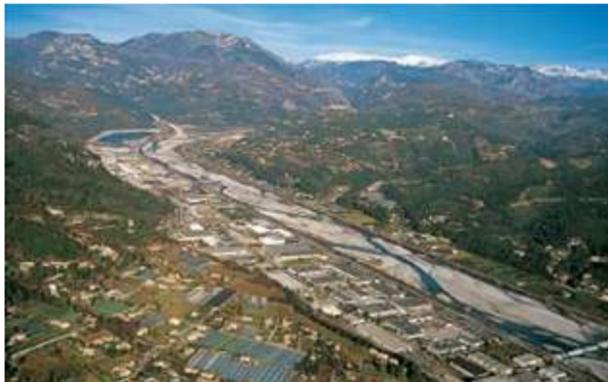
Les centres anciens des villages sont en position perchée sur les collines dominant la plaine. Depuis 20 ans, les nouvelles constructions s'installent dans le fond de vallée venant concurrencer l'agriculture.

La vallée du Var se limite pour l'automobiliste à un paysage ouvert mouvant, un couloir sans caractère, fortement dégradé dans sa partie basse.

L'urbanisation se développe de façon dispersée sur le versant, brouillant la silhouette ancienne des villages. Les nouvelles pratiques agricoles ont entraîné un recul des cultures en terrasses, où la mécanisation est plus difficile.

Le site du Grand Arénas se situe à l'Est du Var, sur sa rive gauche. Le réaménagement du site est l'occasion d'apporter de la cohérence dans l'organisation en respectant la géographie du lieu.

Basse vallée du Var



Caractéristiques physiques

Le Var

La partie aval du Var (basse vallée) se situe à proximité à l'embouchure sur la Méditerranée. La basse vallée est relativement plane.

Le site dans un périmètre élargi est caractérisé par la présence du Var qui joue une influence sur le site du Grand Arénas par le risque d'inondation qu'il génère.

Perception du Var depuis les berges



Les emprises ferroviaires

Le site est traversé d'Est en Ouest par des voies SNCF aujourd'hui en service qui permettent une liaison entre Marseille et Nice par une halte en gare de Nice Saint Augustin située à l'Est du Grand Arénas.

Ces emprises ferroviaires sont situées sur un talus atteignant parfois par endroit 5m de hauteur.

Ces emprises longent le boulevard René Cassin en délimitant deux espaces : le MIN au Nord et la zone aéroportuaire au Sud. Certains talus ont été aménagés pour réaliser l'échangeur de Nice – Saint-Augustin entre l'autoroute A8 et le boulevard Pompidou. La voie forme donc une limite physique forte dans le site.

Perception des voies SNCF depuis le site



Une présence végétale

Cette présence n'est pas la caractéristique la plus marquante du site, mais est identifiable principalement le long des voies structurantes.

Ce sont ainsi les alignements d'arbres le long de la Route de Grenoble, du Boulevard Georges Pompidou, de la Promenade des Anglais, mais aussi la végétation rivulaire du Var.

Quelques espaces arborés, plus denses, ponctuent également cet espace urbain : au nord de l'autoroute A8, en bordure de la Route de Grenoble, ou au sud de l'échangeur entre la Promenade des Anglais et le Boulevard Pompidou.

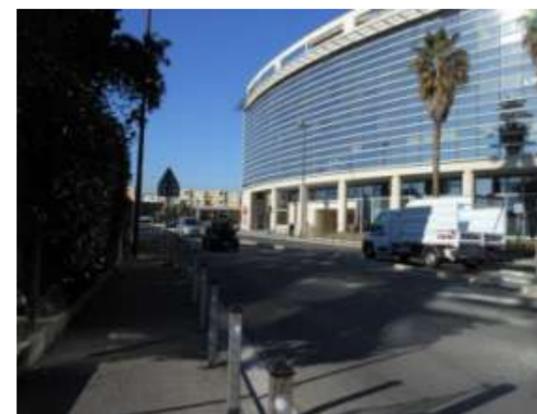
Perception immédiate

L'emprise de la ZAC comporte de nombreux points de perception immédiate que ce soit pour :

- un piéton sur le Boulevard Pompidou, la Route de Grenoble, le Boulevard René Cassin,
- un résident dans son logement (résidence Les Sagnes, habitations le long de la Route de Grenoble),
- un étudiant fréquentant les établissements scolaires (IFA, lycée hôtelier),
- un résident d'un des hôtels de la zone aéroportuaire.



Résidence Les Sagnes (Source : EGIS France)



Lycée hôtelier et Institut de Formation en Automobile (Source : EGIS France)



Perception éloignée

En raison de la topographie, des points de perception sont possibles depuis la colline de Caucade plus au nord et depuis les bâtiments qui y sont construits.

● Perception séquentielle

Pour un automobiliste en mouvement, la perception visuelle se réduit au fur et à mesure que la vitesse augmente. Ainsi le champ de vision passe de 180° à l'arrêt, à 90° à 50 km/h et à 50° à 90 km/h.

Vu la typologie urbaine de la voirie dans ce secteur, on peut estimer que l'allure normale pour une voiture est de 50 km/h sur la Route de Grenoble, les Boulevards Pompidou et Cassin et de 70 km/h sur la Promenade des Anglais.



Route de Grenoble (Source : EGIS France)



Boulevard Georges Pompidou (Source : EGIS France)



Boulevard René Cassin (Source : EGIS France)



Sur la Promenade des Anglais, le champ de vision des automobilistes est plus réduit en raison de la vitesse plus élevée et des alignements d'arbres de part et d'autre des deux chaussées qui créent ainsi un effet tunnel. La perception de l'emprise de la ZAC est donc plus faible sur cet axe.

Des alignements d'arbres se situent également de part et d'autre du Boulevard Pompidou. Toutefois ils ne sont pas suffisamment denses pour canaliser la vision des automobilistes. La perception de l'emprise de la ZAC est donc plus forte. Il en est de même sur la Route de Grenoble ou sur le Boulevard Cassin. Les alignements d'arbres sont ici encore moins présents et la vitesse moins élevée. La perception de l'emprise de la ZAC est donc forte également.

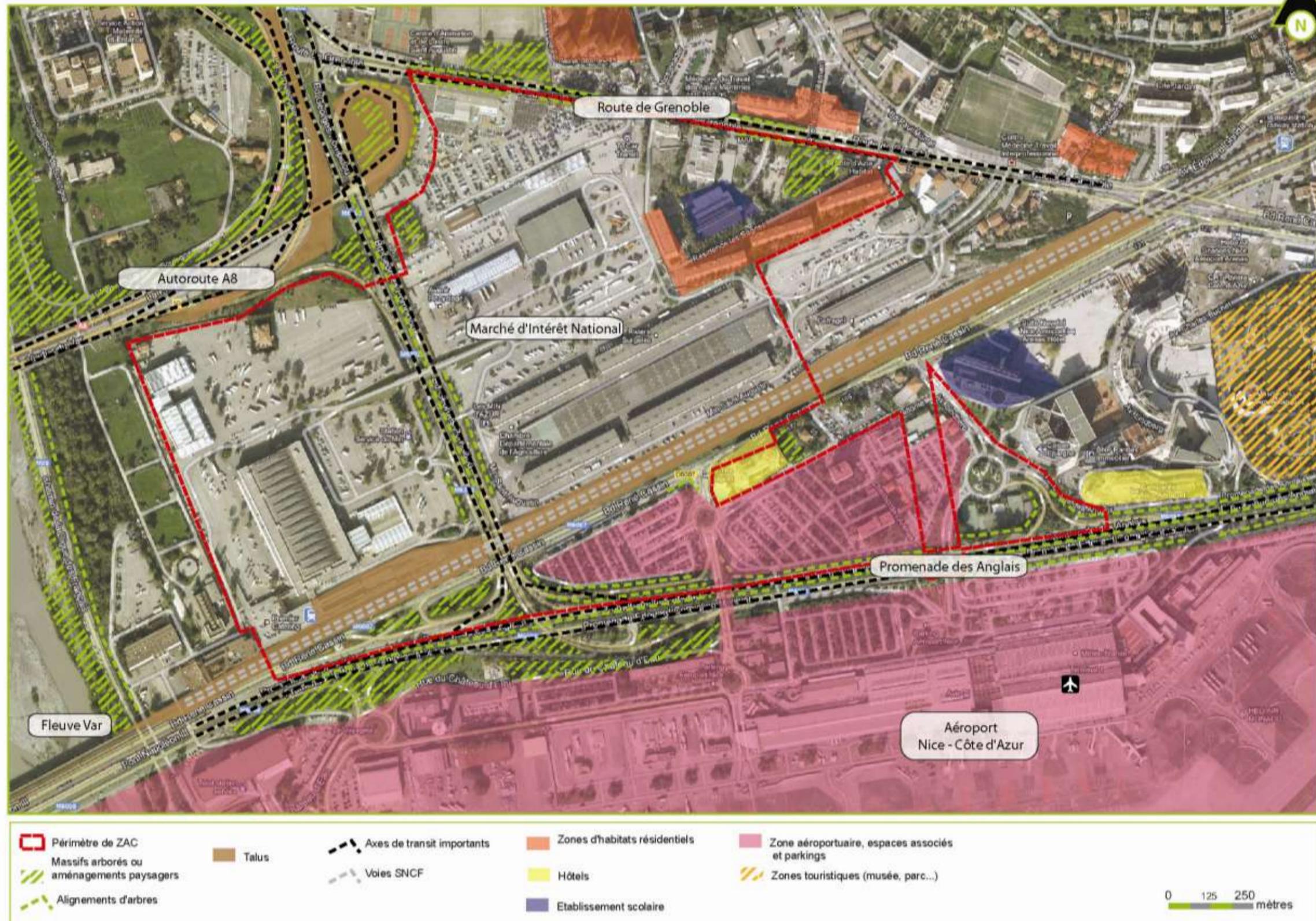
Autre axe de transport, la voie ferroviaire traverse le site de part en part. Elle se situe en remblai par rapport au terrain naturel, ce qui renforce la visibilité de l'emprise de la ZAC pour les usagers des trains. Toutefois en raison de la vitesse des trains et du faible linéaire de voie ferrée traversant l'emprise, il s'agit d'une visibilité fugace, limitée dans le temps à quelques secondes entre la traversée du fleuve Var et la station Saint-Augustin.



Talus de la voie ferrée surplombant le Boulevard Cassin (Source : EGIS France)

En raison du contexte urbain dans lequel s'inscrit la ZAC et des nombreux axes de transports, la visibilité du projet est forte pour les personnes résidant ou fréquentant ce lieu.

Sensibilité paysagère (enjeux & barrières visuelles)



3.4. Les contraintes du site

Le secteur du Grand Arénas constitue malgré ces multiples atouts un contexte compliqué. Connaître ces contraintes permet de les maîtriser dans la conception du quartier et des bâtiments.

3.4.1 L'inondabilité

Le PPRI

Le PPRI de la basse vallée du Var, prescrit le 24 décembre 1999, a été approuvé par arrêté préfectoral le 18 avril 2011.

Le secteur du Grand Arénas est soumis au Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Inondation de la basse vallée du Var. Ce PPRI se base sur trois scénarios possibles qu'il faut prendre en compte pour toute construction sur la zone:

- la rupture de digue des Français, pour une crue du Var de débit 3 800 m³/s
- la rupture de l'ouvrage de protection de l'autoroute A8, pour une crue du Var de débit 3 800 m³/s
- une crue du Var de débit 5 000 m³/s, sans rupture de digue.

Conformément aux prescriptions du plan de prévention des risques inondation (PPRI), un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) a été réalisé. Il conditionne la réalisation d'opérations nouvelles. Il permet de définir des hauteurs d'eau en cas de débordement ou de rupture de digue au droit du site du projet. Le PPRI fait l'objet d'une révision partielle sur le secteur du Grand Arénas pour en tenir compte (arrêté préfectoral du 11 décembre 2012).

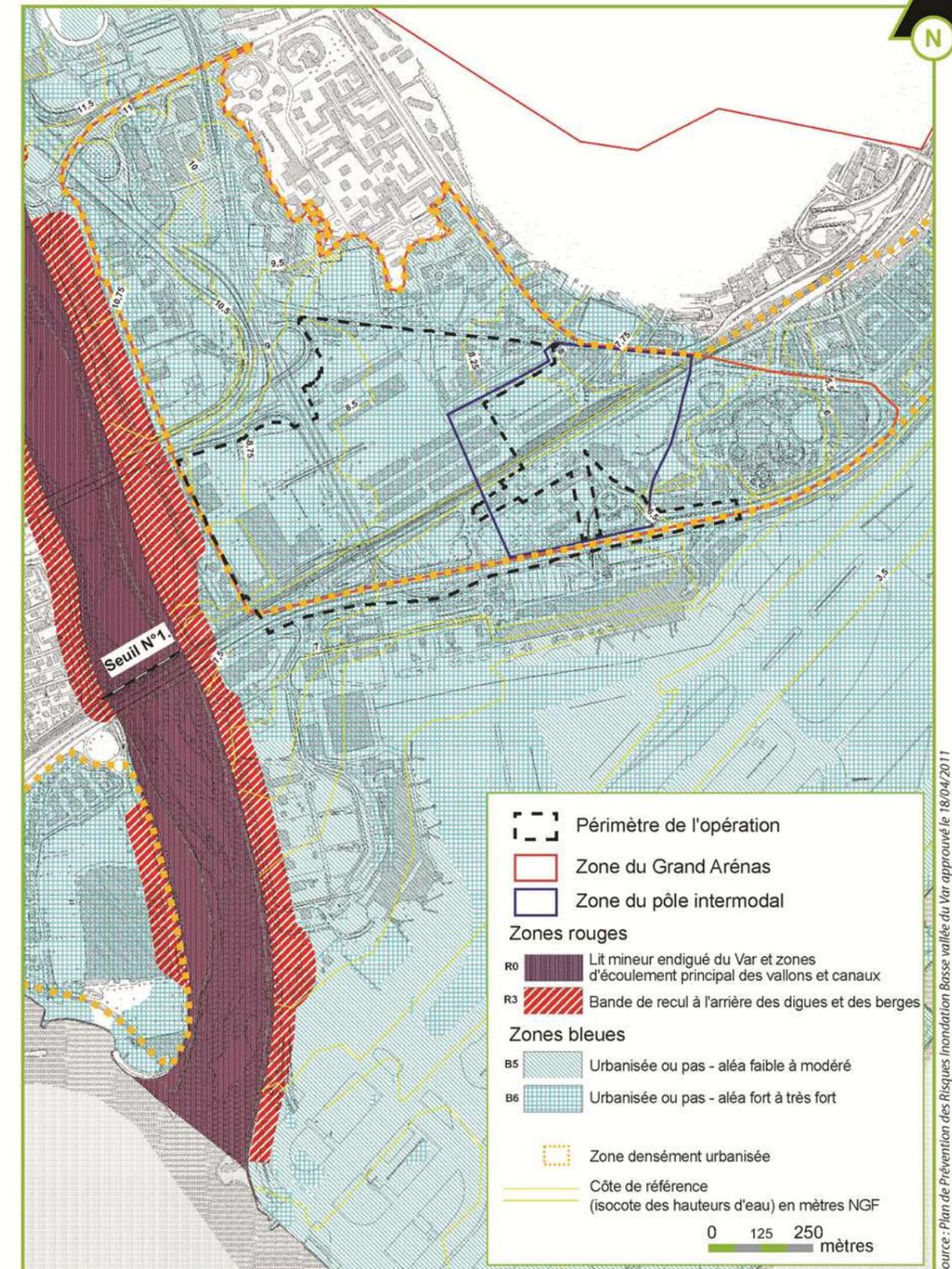
Zonage

L'aire d'étude appartient au secteur Nice Arénas – CADAM – Aéroport défini au PPRI Basse vallée du Var. **Elle se situe en zone bleue exceptionnelle B6, où l'aléa exceptionnel est fort à très fort.**

Des dispositions particulières aux zones du grand Arénas et du pôle d'échanges multimodal ont été établies. Cette zone est constructible sous respect des prescriptions édictées par le règlement du PPRI.

Il convient de noter que ces règles vont être modifiées dans le cadre de la révision partielle du PPRI et qu'elles seront mises à jour au stade du dossier de réalisation de ZAC.

Zonage du PPRI Basse Vallée du Var



3.4.2 La nappe phréatique

L'aire d'étude repose sur la nappe alluviale du Var : la masse d'eau souterraine de type alluvial « Alluvions du Var et Paillons». Cette masse d'eau souterraine (1 à 5 m de profondeur) est vulnérable à la pollution (perméabilité élevée de l'aquifère alluvial).

On distingue une nappe superficielle affleurante sur l'aire d'étude (1 à 5 m de profondeur) et une nappe captive en profondeur (à partir de 40 mètres de profondeur à l'aval du Var).

Une étude géotechnique sera réalisée ultérieurement pour définir précisément le contexte hydrogéologique sur le périmètre de ZAC.

L'aire d'étude est concernée par les périmètres de protection du champ captant des Sagnes (périmètre de protection immédiat et rapproché. Le projet devra respecter les prescriptions particulières définies au sein de ces périmètres, afin de veiller à la protection de la ressource en eau.

Au vu du contexte hydrogéologique, la préservation de la ressource en eau constitue un enjeu fort à l'échelle du périmètre de l'opération. Le projet devra donc veiller à la protection des eaux souterraines, notamment en phase travaux.

3.4.3 Les servitudes aéroportuaires

Même si la proximité avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur représente un grand atout pour le futur quartier d'affaires, elle nécessite en même temps la prise en compte des servitudes radioélectriques, aéronautiques et de bruit aérien (PEB). Ces prescriptions concernent avant tout la hauteur des bâtiments et leurs affectations. Le schéma ci-contre résume les hauteurs maximales à respecter. Des exceptions sont en cours de négociation avec les autorités compétentes afin de pouvoir diversifier la 'skyline' du futur quartier et permettre plus de souplesse dans l'expression architecturale. Ces points hauts sont identifiés dans le plan masse indicatif ci-contre.

D'autres thèmes seront également à traiter avec soin en cohérence avec les prescriptions de l'aéroport:

- choix de matériaux non-réfléchissant
- contraintes particulières pour les ouvrages photovoltaïques
- organisation du chantier
- ...

Les futurs maîtres d'œuvre devront respecter les préconisations de la DGAC.

Servitudes radioélectriques



Source : Mateoarquitectura

4 UN PROJET EN COHERENCE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION URBAINE

4.1. La DTA

Engagée en 1997, la DTA a été approuvée par Décret n°2003-1169 du 2 décembre 2003 par le premier Ministre et les Ministres concernés.

La DTA définit la basse vallée du Var comme un **secteur stratégique** pour l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes, du fait de sa situation géographique, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à sa confluence avec la Vésubie.

Elle constitue l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-Pays (Estéron, Haut-Var, Tinée et Vésubie).

Située au centre de l'agglomération azurée, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes-Maritimes : l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes départementales du littoral ou celles desservant la vallée.

Dans ce contexte, **l'aménagement de la basse vallée du Var est fondé sur sa restructuration et sa requalification** en tenant compte des risques d'inondation provenant du fleuve et des vallons adjacents.

L'aménagement de la vallée, dans le cadre de l'extension modérée de l'urbanisation définie en conformité avec les prescriptions du plan de prévention des risques naturels, s'effectuera grâce à un développement qui doit :

- s'appuyer sur l'ensemble du site considéré, plaine et versants, rive droite et rive gauche, afin de transformer l'espace coupure actuel en espace lien au centre de l'agglomération azurée,
- assurer l'équilibre entre les besoins d'espaces liés au fonctionnement de l'agglomération, et notamment de la ville de Nice, et le maintien d'espaces agricoles dont la fonction économique et sociale se double d'un rôle majeur en matière d'organisation du territoire,
- permettre, par des densités significatives, une gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en commun.

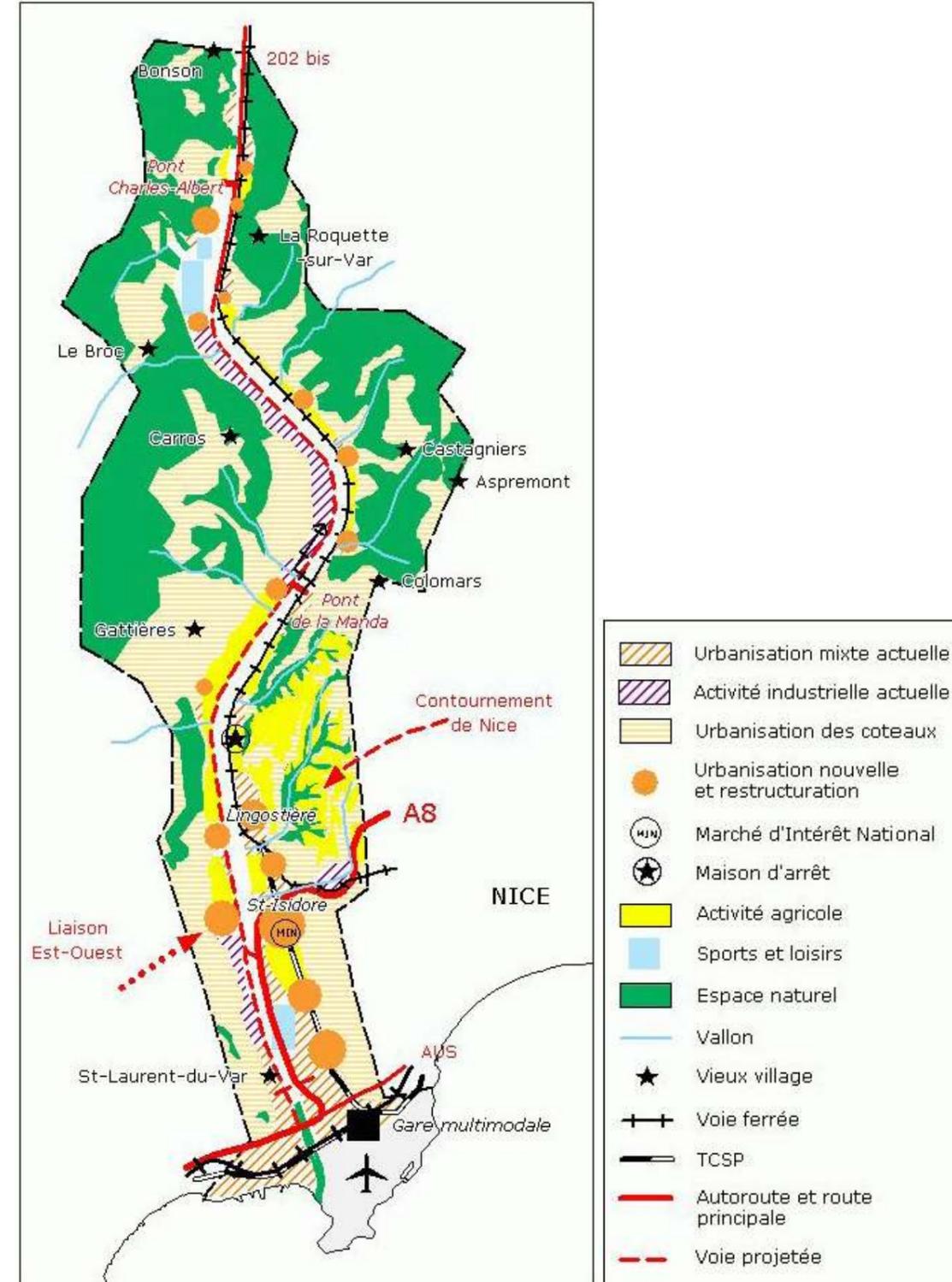
La requalification paysagère de ce secteur, et en particulier de la plaine, s'appuiera sur les orientations suivantes concernant la plaine et les versants :

- assurer des coupures vertes transversales, pouvant entre autres correspondre aux vallons, notamment en prolongeant les coulées végétales des versants et en valorisant les espaces réservés pour l'écoulement des eaux,
- réaliser un maillage de voirie végétalisée structurant les espaces ouverts à l'urbanisation.

L'organisation des transports et des déplacements sera un élément essentiel du développement de la vallée, et notamment :

- l'accessibilité à l'aéroport est un enjeu majeur qui implique le maintien de la qualité de la desserte par l'autoroute A8, la réalisation d'un accès direct à la future gare multimodale, la préservation des emprises nécessaires pour les parkings,
- le réseau de transport en commun en site propre de l'agglomération niçoise sera étendu en rive gauche du Var pour assurer un bouclage avec le chemin de fer de Provence,
- l'entrée dans Nice à partir de l'autoroute A8 doit être améliorée de manière à privilégier les accès aux voies situées en retrait du front de mer.

Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var – Périmètre de la DTA des Alpes Maritime.



Source : Egis France

4.2. Le SCoT

Au 1er janvier 2012 dans les Alpes-Maritimes, il existe cinq SCoT, deux sont en cours d'élaboration, deux sont arrêtés et un est adopté. Ils couvrent une majeure partie du département et quasiment l'ensemble de la population.

Le périmètre de l'opération est concerné par le Schéma de COhérence Territoriale de Nice Côte d'Azur.

La structure porteuse du SCOT, le Syndicat Mixte de l'Agglomération Nice Côte d'Azur (SYMENCA) comprenant la Communauté Urbaine NCA nommée à cette date la CANCA (les communes d'Utelle et de Lantosque non comprises), la Communauté de Communes des Côteaux d'Azur et deux communes appartenant à la communauté de communes de la Vallée de l'Estéron, a été créée le 11 mars 2004.

Le périmètre du SCOT de l'agglomération Nice Côte d'Azur a été défini par un premier arrêté préfectoral le 25 juillet 2003.

Suite aux évolutions récentes, avec la création de la métropole Nice Côte d'Azur au 1er janvier 2012, le périmètre du SCOT doit évoluer pour prendre en considération les 46 communes composant la métropole : Aspremont, Bairols, Beaulieu sur Mer, Belvédère, Cagnes sur Mer, Cap d'Ail, Carros Castagniers, Clans, Coaraze, Colomars, Duranus, Eze, Falicon, Ilonse, Isola, La Bollène-Vésubie, La Gaude, La Roquette sur Var, La-Tour-sur-Tinée, La Trinité, Lantosque, Levens, Marie, Nice, Rimplas, Roquebillière, Roubion, Roure, Saint-André-la-Roche, Saint-Blaise, Saint-Dalmas-le-Selvage, Saint-Étienne-de-Tinée, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Saint-Jeannet, Saint-Laurent-du-Var, Saint-Martin-du-Var, Saint-Martin-Vésubie, Saint-Sauveur-sur-Tinée, Tournefort, Tourette-Levens, Utelle, Valdeblore, Venanson, Vence, Villefranche-sur-Mer.

En 2006, le diagnostic du SCOT (ancien périmètre) a été validé. En août 2010, l'élaboration du PADD a débuté. La procédure d'élaboration du SCOT est toujours en cours actuellement du fait même de l'évolution du périmètre de la métropole NCA.



4.3. Le PLU

Le PLU a été approuvé par le conseil communautaire le 23 décembre 2010.

Les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU ont pour ambition de promouvoir un modèle innovant 'd'éco-territoire' méditerranéen pour faire de Nice la 'Ville verte de la Méditerranée'. Ces orientations générales s'articulent autour de quatre thèmes fondateurs du projet urbain de la ville

- Préserver et valoriser un paysage et un environnement exemplaire
- Se loger et vivre ensemble
- Mieux circuler et se déplacer autrement
- Affirmer Nice comme métropole internationale

→ Le projet d'aménagement du Grand Arénas entre dans le cadre du projet urbain de la ville de 'mieux circuler et se déplacer autrement', 'se loger et vivre ensemble' et d'affirmer 'Nice comme métropole internationale'.

Le zonage

La ZAC Grand Arénas se situe dans le secteur Grand Arénas. Elle est concernée par la zone UD et son sous-secteur Uda (MIN).

La zone UD est une zone de développement futur privilégié et de développement des éco quartiers. Située principalement dans la plaine du Var, cette zone comprend 10 secteurs spécifiquement définis pour permettre la mise en place des dispositifs d'économie d'énergie et de développement durable sur des constructions innovantes présentant une architecture parfois non traditionnelle ou contemporaine.

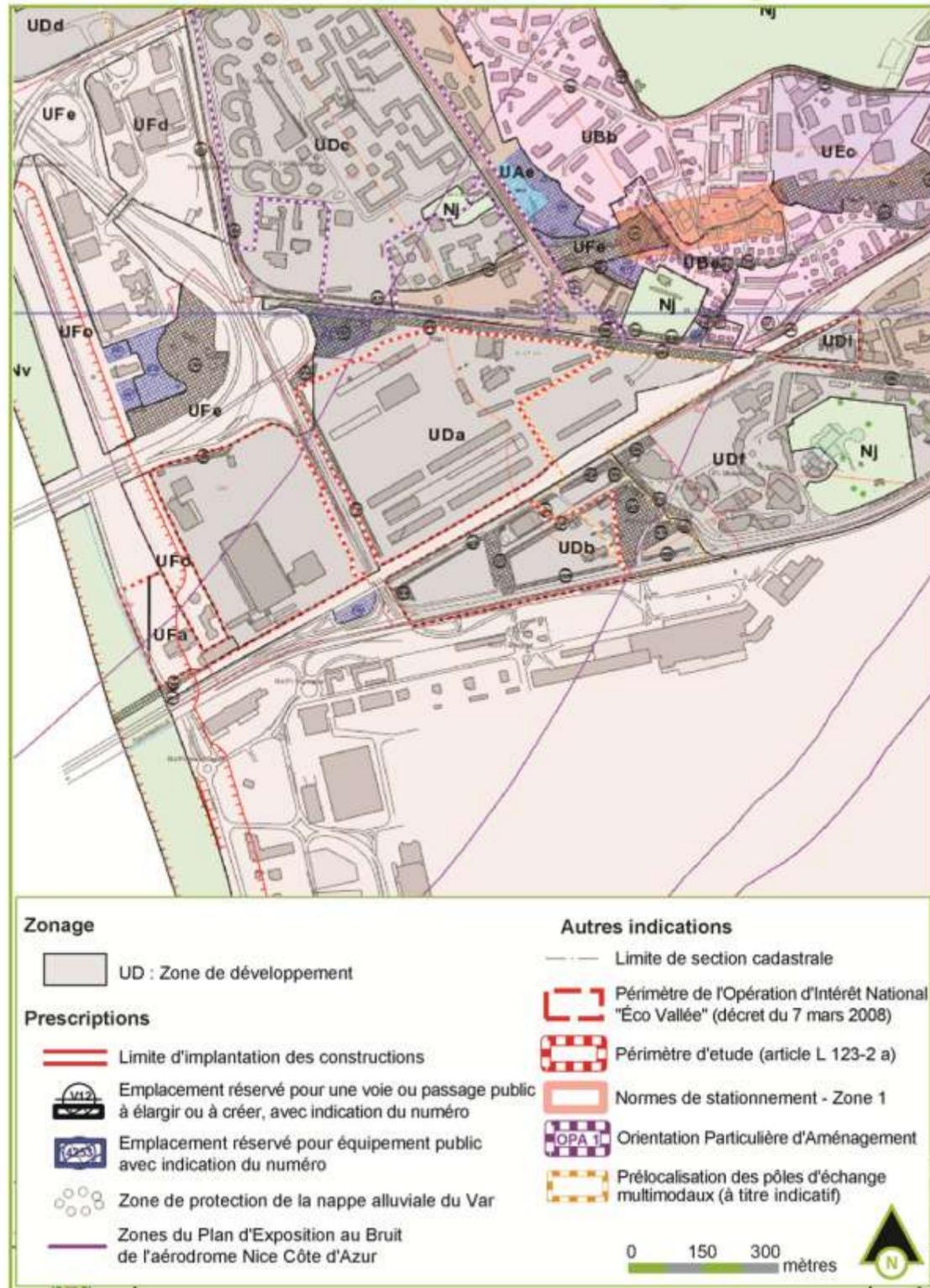
- Le sous-secteur UDa : MIN
- Le sous-secteur UDb : Nord Aéroport

Les vocations de zonage sont en cohérence avec le projet Grand Arénas. La compatibilité exacte devra être vérifiée par la suite lors du dossier de réalisation lorsque le projet présentera un degré de précision supérieur. A ce moment, la compatibilité sera nécessaire.

Aujourd'hui les vocations des zones sont en cohérence avec les orientations et la vocation du projet Grand Arénas.

Le règlement devra être modifié pour une compatibilité notamment à cause des limites d'implantation des constructions. Cette modification devra être effectuée lors de l'approbation du dossier de réalisation

Plan Local d'Urbanisme - Zonage



Source : PLU / Ville de Nice

Les emplacements réservés

Plusieurs emplacements réservés sont recensés sur l'aire d'étude (cf plan de zonage ci-contre). Il s'agit de réservation pour des équipements publics ou des voiries publiques.

Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est recensé sur l'aire d'étude directe.

Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes relatives aux risques naturels (PM1) : servitudes résultant du Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPR inondation de la basse vallée du Var)

Il s'agit des parties du territoire communal délimitées sur le Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation de la Basse Vallée du Var appelées « zones rouges » ou « zones bleues ».

Les servitudes relatives aux transmissions radioélectriques (PT1)

Cette servitude liée aux transmissions radioélectriques instaure dans la zone de garde l'interdiction de mettre en service du matériel susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du centre, et dans la zone de protection l'interdiction aux propriétaires ou usagers d'installations électriques de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour ces appareils un degré de gravité supérieur à la valeur compatible avec l'exploitation du centre.

Les servitudes relatives aux télécommunications (PT2) : servitudes relatives aux transmissions radio-électriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat.

Des zones primaires et secondaires de dégagement sont définies autour des centres radioélectriques

Les servitudes relatives aux chemins de fer (T1)

Cette servitude liée à la voie ferrée instaure plusieurs limitations au droit d'utiliser le sol sur les propriétés riveraines du domaine public ferroviaire (alignement, interdiction de toutes constructions à moins de 2 m, d'excavations, de dépôts, ...).

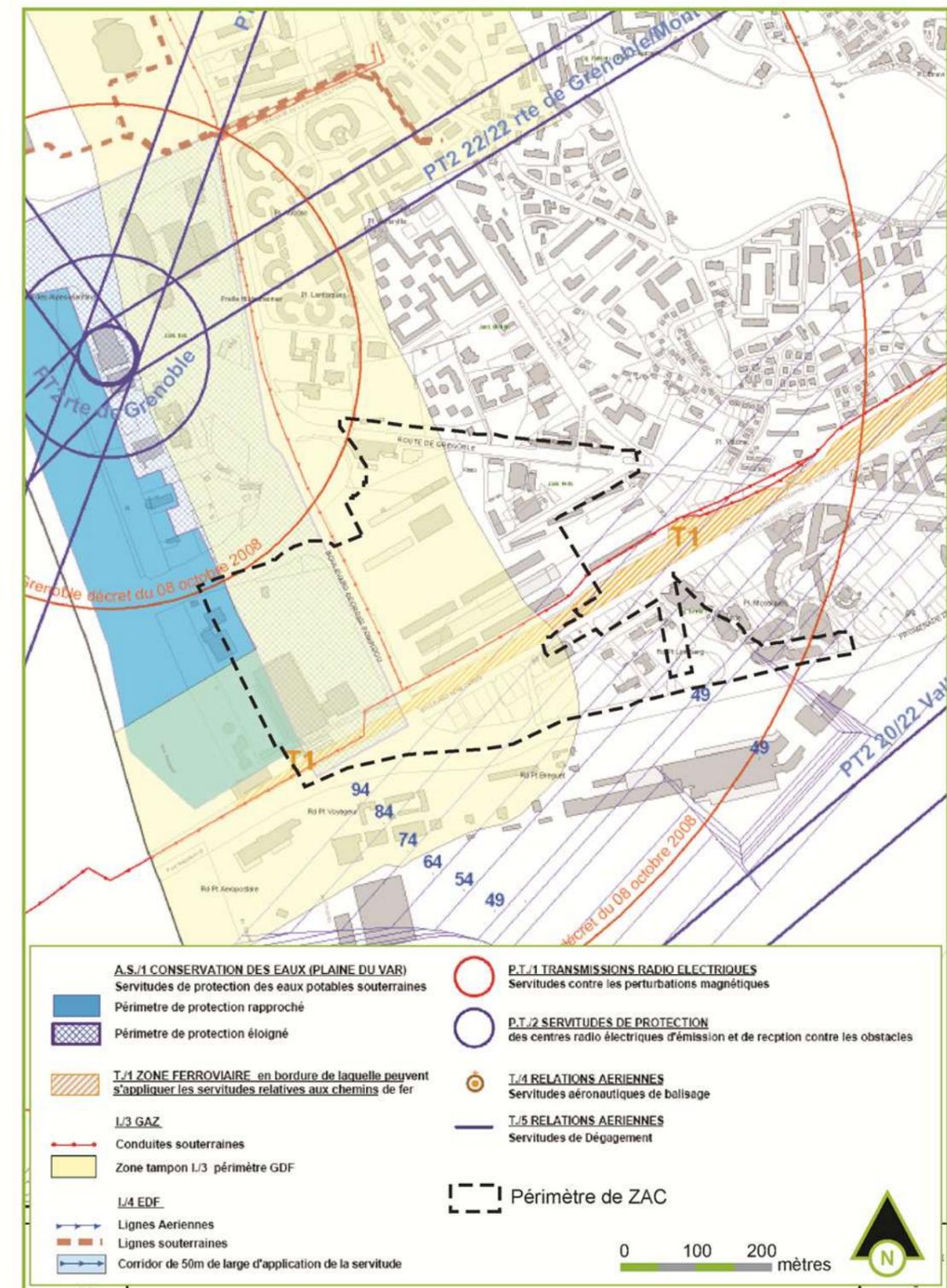
Les servitudes aéronautiques (T5)

Cette servitude de dégagement pour la protection de la circulation aérienne instaure l'interdiction de créer des obstacles fixes susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne. Les cotes mentionnées au plan constituent la limite à partir de laquelle la servitude s'applique.

Les servitudes radioélectriques de protection des installations de navigation et d'atterrissage (T8)

Cette servitude interdit tous les obstacles susceptibles d'entraver les faisceaux de transmission. Ainsi, il est interdit de créer ou de conserver des obstacles et des excavations artificiels dans une zone primaire, zone secondaire ou dans un secteur de dégagement.

Plan Local d'Urbanisme - Servitudes



Les prescriptions particulières

Zone D du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome Nice Côte d'Azur

Dans les périmètres soumis au PEB, sont admises sous conditions toutes les occupations et utilisations sous réserve d'être autorisées par le code de l'urbanisme et de répondre aux conditions d'isolation fixées par le PEB approuvé.

Zone de protection de la nappe alluviale du Var

Dans la Zone de protection de la nappe alluviale du Var, les affouillements et exhaussements des sols ne seront autorisés qu'à condition qu'ils n'aient aucune incidence sur la nappe phréatique (son alimentation et la qualité de l'eau). La qualité des matériaux déversés et leur propriété devront être strictement contrôlées par un organisme spécialisé qui s'assurera de leur innocuité vis-à-vis de la nappe phréatique.

Périmètre d'étude L.123-2a

A l'intérieur du périmètre d'étude établi en application de l'article L.123-2a du code de l'urbanisme, les constructions ou installations d'une SHON inférieure à 50 m² et l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont admises sous conditions particulières.

→ Le projet Grand Arénas est compatible avec les orientations du PADD et les vocations du zonage. Sa compatibilité avec les règlements devra être étudiée lorsque le projet sera plus avancé. La compatibilité du projet est obligatoire lors de l'approbation du dossier de réalisation.

5 CONTENU DE L'OPERATION

L'équipe Mateoarquitectura, Atelier Villes & Paysages et Egis France a été retenue dans le cadre d'une consultation lancée par l'EPA Plaine du Var pour un accord cadre de maîtrise urbaine du Grand Arénas.

Trois principes, trois enjeux sont à la base du projet, et prennent en considération l'essence du site, son histoire et le territoire :

- La nature : la montagne, le fleuve avec les contraintes et les opportunités qu'il engendre, la mer. Ces éléments géographiques impactent la culture et les modes de vie des habitants
- La durabilité du projet : élément déterminant pour l'avenir de l'Eco-Vallée
- La ville : le projet doit créer un nouveau morceau de ville qu'il faut imaginer autour des enjeux de convivialité, d'urbanité, la maîtrise de la construction et des volumes. Le site est au cœur d'une nouvelle métropole, qui concentre un ensemble important de transport en commun.

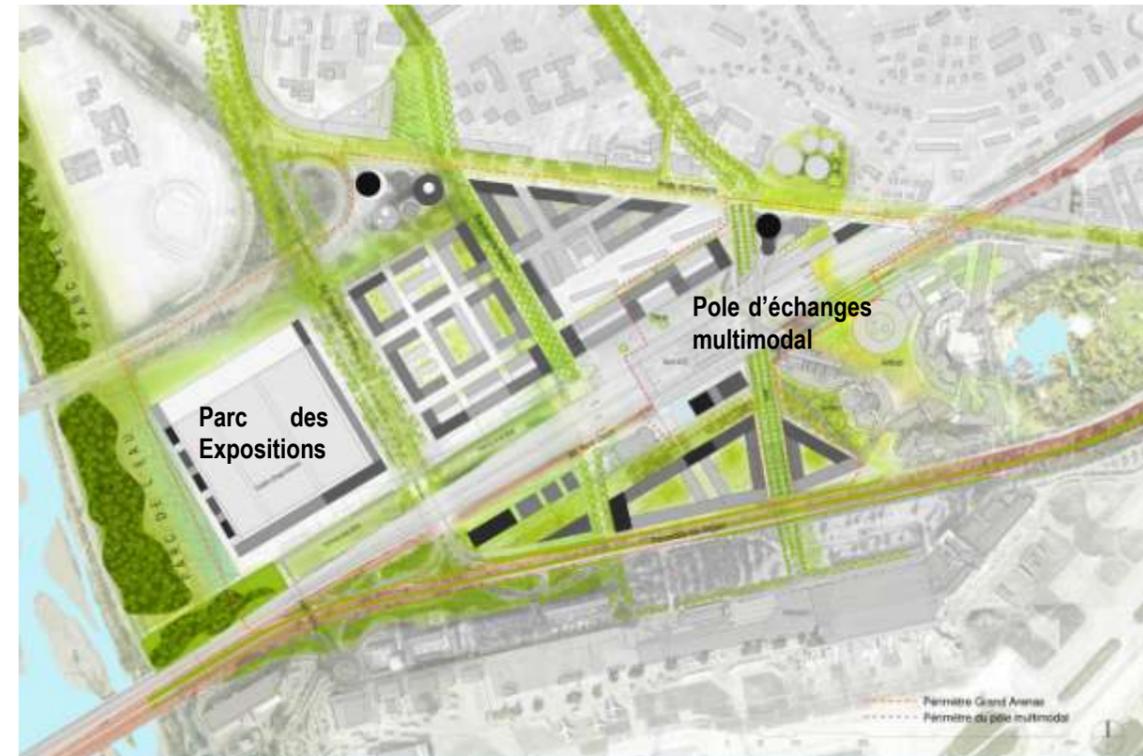
5.1. Le programme

5.1.1 La vocation

En tant que quartier d'affaires mais aussi quartier de vie à part entière, le Grand Arénas rassemblera toutes les fonctions d'un centre urbain : logements, bureaux, hôtels, équipements publics, commerces et services.

Sa particularité, liée à son emplacement proche de l'aéroport et à sa desserte exceptionnelle du fait de la proximité du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, se reflétera par un pôle tertiaire important, qui en incluant l'actuel Arénas lui donnera le statut d'un quartier d'affaires à l'échelle de l'importance de la métropole azuréeenne.

Le deuxième élément stratégique du développement du Grand Arénas est représenté par le Parc des Expositions. Cet équipement d'envergure internationale sera positionné à l'Ouest de la ZAC à proximité immédiate du Var. Cet emplacement a été retenu pour des questions de phasage et de libération de terrain, mais également afin de permettre une continuité optimale entre les secteurs 'habités' du quartier. Bien visible depuis les axes d'arrivée sur Nice, le parc des expositions au bord du Parc de l'Eau créera un repère visuel dans ce paysage urbain.



Source : Mateoarquitectura

5.1.2 Programme de construction

Le programme prévisionnel de la ZAC du Grand Arénas (hors quartier du pôle d'échanges multimodal) se répartit comme suit :

	Surface en m ²	Pourcentage	
Logements	100 000	18 %	Locatif social, accession aidée, accession et locatif libre
Bureaux	320 000	56 %	
Commerces, hôtellerie et services	65 000	11 %	
Equipements	85 000	15 %	Dont 75 000 pour le Parc des Expositions
TOTAL	570 000 m²	100 %	

Une nouvelle conception de la circulation pour un quartier accessible

Le secteur du Grand Arénas est situé en entrée de ville de Nice et rencontre un certain nombre de contraintes de circulation liées à l'importance des flux sur place. Le projet cherche donc à optimiser :

- L'accès à la ville, à l'aéroport et au quartier futur
- Les parcours des différents modes de transport public
- Le stationnement
- Les cheminements de voie de secours en cas d'inondation

Le projet urbain répond à ces défis par quelques principes de base :

- L'apaisement des voiries principales (route de Grenoble, promenade des Anglais et boulevard Cassin) : Elles accueilleront en tant que boulevards urbains le trafic d'entrée de ville.
- La création de deux points d'échanges sur la Promenade des Anglais afin de rendre l'accès à l'aéroport plus lisible et fonctionnel.
- La création d'un axe Nord-Sud pour les cheminements doux et les transports publics au sein du pôle multimodal.
- L'organisation du secteur en macro-lots avec un système de voiries principales et secondaires à l'échelle du quartier.

Suivant les principes d'un développement durable du territoire, l'aménagement de ce nouveau pôle urbain profitera d'une desserte de transport public exceptionnelle.

A long terme, l'ensemble du quartier se trouvera dans un rayon de moins de 500m :

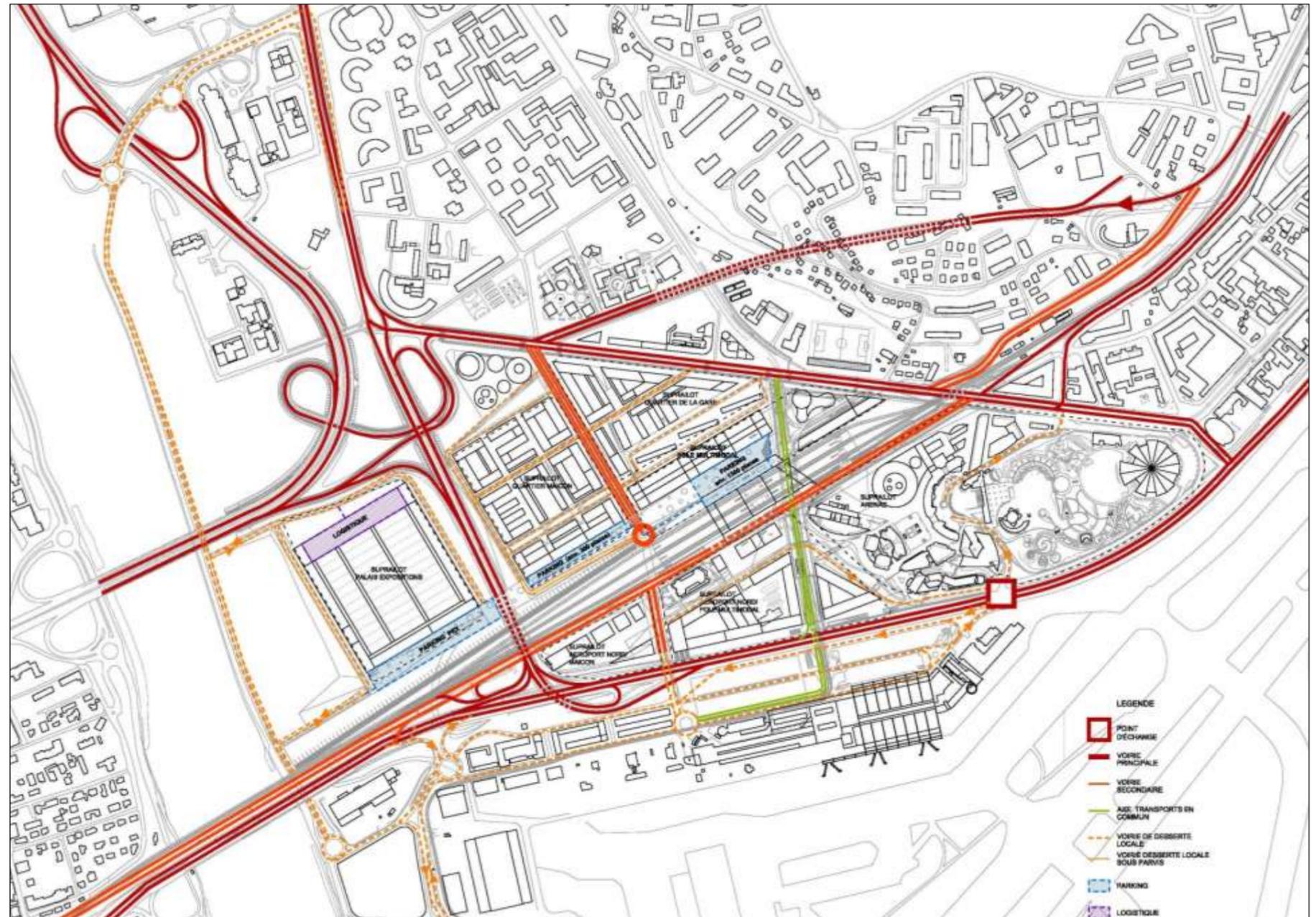
- De l'aéroport Nice Côte d'Azur
- D'une gare ferroviaire
- D'une gare routière
- De plusieurs stations de tramway
- De parking relais
- et d'un parking vélo

Ces fonctionnalités forgeront le caractère 'interconnecté' de la ZAC Grand Arénas. Les voyageurs en avion en passage à Nice se croiseront avec les visiteurs du parc des expositions, les utilisateurs quotidiens du pôle et les habitants du secteur.

Le Grand Arénas sera un vrai quartier de ville à proximité immédiate de la nouvelle gare et de la gare ferroviaire qui est indispensable pour l'arrêt de la future ligne à grande vitesse qui mettra Nice 1h15 de Gênes et à trois heures de Milan. La nouvelle gare ferroviaire devrait accueillir également à terme la future ligne nouvelle qui reliera Nice à l'ensemble du réseau national et européen, multipliera les échanges et renforcera l'économie locale.

Le schéma présenté ci-dessous illustre à terme le fonctionnement circulaire général du quartier du Grand Arénas.

Schéma de fonctionnement circulaire général du Grand Arénas



Source : Matéoarquitectura

5.2.2 L'organisation des supra îlots

Le projet se décompose en 7 supra-îlots dont 6 sont localisés totalement ou partialement dans la ZAC du Grand Arénas.

Cette organisation du quartier en macro-îlots constitue un système de voiries principales et secondaires.

L'accès des véhicules depuis les grands axes aux supra-îlots se fait par des voies périphériques principales :

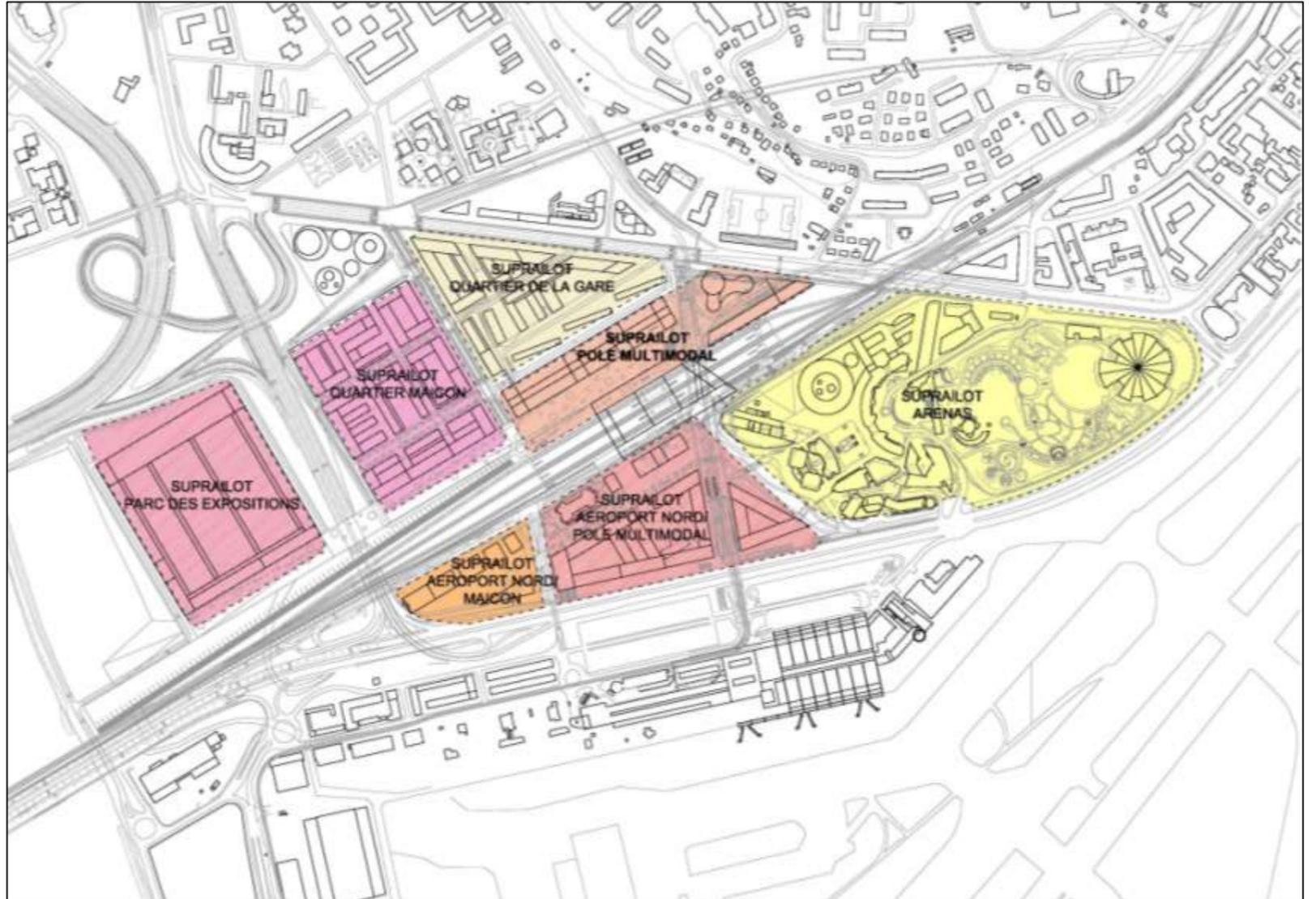
- Axe du Pôle,
- Route de Grenoble,
- Boulevard. Cassin,

La circulation des voitures dans les supra-îlots se fait par des voies secondaires apaisées et d'échelle locale. Le caractère de l'intérieur de ces îlots est donc celui d'un quartier bien desservi et urbain qu'agréable pour les piétons.

Sur l'ensemble du Grand Arénas, le principe de la mixité des usages a été suivi, avec certains supra-îlots plus spécialisés. Ces 7 supra-îlots se décomposent ainsi :

- Parc des Expositions : grand équipement à vocation événementielle
- Quartier Maïcon : quartier mixte logements, commerces (centre commercial) et services
- Quartier de la Gare – Route de Grenoble : quartier mixte logements, services et commerces
- Le Pôle Multimodal : quartier commercial (centre commercial) et services
- L'aéroport Nord / Maïcon : quartier services
- L'aéroport Nord / Pôle Multimodal : quartier mixte logements, commerces et services
- L'Arénas : quartier tertiaire er parc Phoenix.

Localisation des supra îlots



Source : Mateoarquitectura

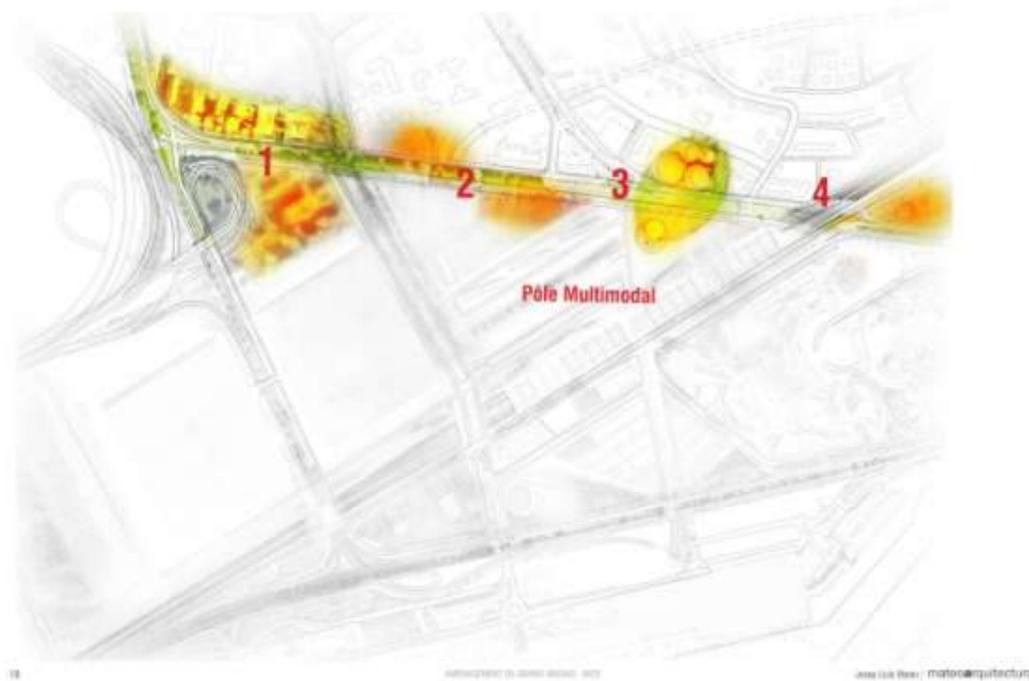
5.2.3 Les séquences urbaines structurantes

Trois séquences urbaines majeures caractérisent le futur quartier. Il s'agit des lieux d'articulation avec les environs :

- La route de Grenoble : Aujourd'hui de caractère routier, elle a installé une limite difficilement franchissable entre le quartier des Moulins et l'emprise du M.I.N. Son aménagement en tant que boulevard urbain créera un véritable espace public de liaison entre quartiers. Les volumes imaginés pour reconstituer une façade urbaine à la hauteur de cette entrée de ville rythmeront l'arrivée dans l'hyper-centre de Nice.
- La voie ferrée : L'arrivée par train représente une deuxième manière de s'approcher de la ville. Le passage à travers le Grand Arénas est une vitrine à mettre en valeur, perceptible depuis le talus ferroviaire.
- La promenade des Anglais : Patrimoine réputé de la ville de Nice, la promenade des Anglais sera prolongé dans son caractère paysager jusqu'au bord du Var.

Séquence Route de Grenoble

PRINCIPES URBAINS
ARTICULATION DE LA ROUTE DE GRENOBLE



Source : Matéoarquitectura

Séquence 'Voies ferrées'



Source : Matéoarquitectura

Séquence La Promenade des Anglais

PRINCIPES URBAINS
LA SÉQUENCE DE LA PROMENADE DES ANGLAIS



Source : Matéoarquitectura

5.2.4 La Forme bâtie

La morphologie urbaine est un volet essentiel du projet. Afin d'atteindre une cohérence d'ensemble du quartier, qui lui donne son caractère spécifique tout en l'intégrant dans la ville existante, la forme bâtie est traitée comme une architecture à grande échelle.

Un travail fin a permis de jouer sur un rythme de vides et de pleins qui animeront les façades urbaines du Grand Arénas. Il ne s'agit d'ici ni d'imiter la ville ancienne avec son plafond régulier des hauteurs, ni de tomber dans l'excès de la ville moderne qui a abandonné temporairement toute notion de tissu urbain constitué.

Sans pour autant mettre en cause l'importance de l'expression architecturale à l'échelle de chaque bâtiment, la diversité architecturale devra s'intégrer dans le schéma d'ensemble élaboré par la maîtrise d'œuvre urbaine du quartier.

Un quartier résolument urbain

Le positionnement et la programmation feront du Grand Arénas une nouvelle centralité à l'échelle de la métropole. Sa forme reflétera le caractère urbain du nouveau quartier. Le découpage en macro-lots permettra d'introduire des ensembles bâtis à l'échelle de l'étendu du site. Ces grandes pièces urbaines s'affirmeront par un alignement quasi-continu sur l'espace public.

Cette typologie de l'îlot fermé présente plusieurs avantages dans ce contexte :

- Une protection du cœur d'îlot des nuisances sonores provenant des voies ferroviaires et routières
- Une animation aisée des rez-de-chaussée par la présence de services, de commerces et des accès aux immeubles
- Une distinction claire entre espace public sur voirie et espace privé en cœur d'îlot. Le cœur d'îlot peut d'une manière exceptionnelle être ouvert au public

La volumétrie animée de ces 'macro-blocs' notamment au niveau des hauteurs évitera tout effet de monotonie dans l'espace public.

Un quartier de vie, ouvert et accessible

Le projet ne prévoit pas seulement la création d'un centre d'affaires mais un véritable quartier de ville, un quartier de logements, de commerces, de bureaux, de services et d'équipements avec des espaces publics accueillants et des espaces verts de loisirs et de détente. Il s'agit de créer un quartier de vie et de travail à la fois convivial et performant, un quartier vivant et non plus une suite d'enclaves qui ferment le soir. Il s'agit de proposer un compromis entre les activités économiques et les fonctions urbaines qui sera fondé sur des valeurs écologiques autant qu'économiques.

L'opportunité d'aménager une surface de plus de 40 ha à proximité de la ville centre est unique. Cela induit la nécessité d'une réflexion fine et la mise en place d'un projet 'sur mesure' par rapport au site. L'ambition est d'y créer un quartier de vie mixte, constitué aussi bien d'un important pôle emploi que de logements diversifiés et d'un équipement phare : le parc des expositions.

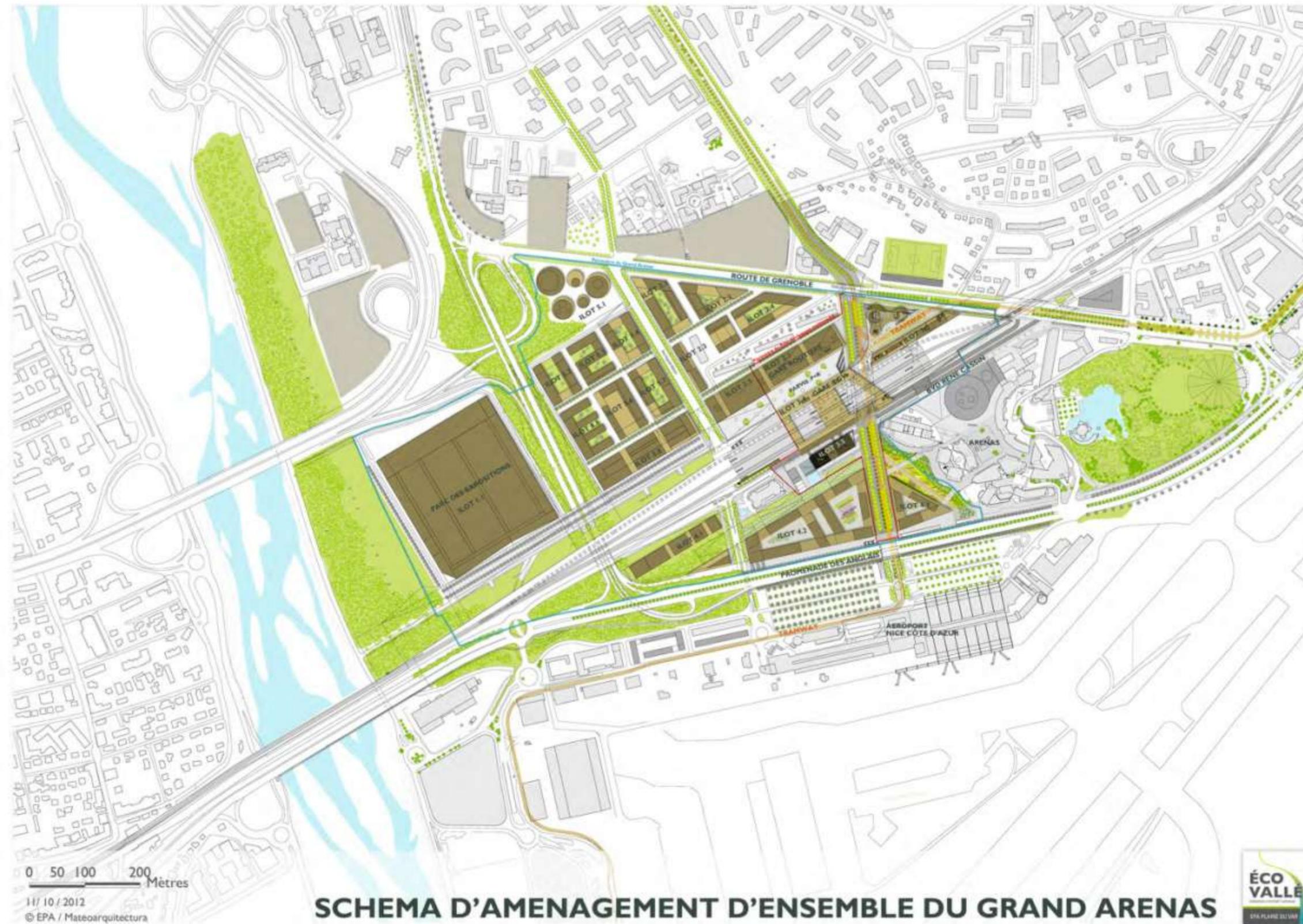
La forme bâtie / extrait de la maquette Mateoarquitectura



5.2.5 L'état actuel



5.2.6 Le plan d'aménagement d'ensemble



Source : Mateoarquitectura

