

**Figure 38 : Enjeux de conservation des habitats et de la flore du site**

Source : Projet La Baronne – Mission d'inventaire des espèces faunistiques et floristiques, ECOSPHERE, Novembre 2012

Groupe	Espèce	Protection	Enjeu intrinsèque	Enjeu stationnel
Habitats	Pas d'enjeu notable			
Flore	Alpiste paradoxal ( <i>Phalaris paradoxa</i> )	PR	Fort	Fort
	Petit Alpiste ( <i>Phalaris minor</i> )		Assez Fort	Assez fort
	Alpiste aquatique ( <i>Phalaris aquatica</i> )	PR	Assez Fort	Assez fort
	Ophrys de Bertoloni ( <i>Ophrys bertolonii</i> )	PN	Assez Fort	Moyen
	Orchis odorant ( <i>Anacamptis coriophora fragans</i> )	PN	Moyen	Moyen
	Lavatera ponctuée ( <i>Lavatera punctata</i> )	PR	Assez fort	Faible

#### 4.3.3.2. Faune

Source : Assistance et expertises faune/flore/habitats sur le territoire de l'Eco-Vallée, ECOSPHERE, Novembre 2012

Les inventaires faunistiques ont porté sur les insectes (essentiellement lépidoptères diurnes, odonates et orthoptères), les batraciens, les reptiles, les oiseaux et les mammifères (essentiellement les chiroptères). Parmi l'ensemble des groupes faunistiques inventoriés, aucun ne révèle d'enjeu particulier.

##### A. Entomofaune

Au total, 15 espèces communes de papillons ont été recensées. La présence sur site de la plante hôte (Aristolochie pistoloche) de la Diane a laissé supposer la présence de chenilles. L'inspection minutieuse des feuilles de la plante n'a rien révélé. Chez les odonates, seul le Sympétrum de Fonscolombe a été observé. Il ne présente pas d'enjeu particulier. Pour le groupe des orthoptères, seules des espèces très communes ont été inventoriées sur les espaces les plus ouverts.

**Aucune espèce d'intérêt n'a été révélée pour la classe des insectes.**



*Caloptème ochracé (Calliptamus barbarus) et Criquet des garrigues (Omocestus raymondii) - Source : Ecosphère*

##### B. Herpétofaune

La seule espèce d'amphibien présente au sein du site d'étude est la rainette méridionale (*Hyla meridionalis*). La grenouille rieuse (*Pelophylax ridibundus*) a été entendue dans le lit mineur du Var, hors zone d'étude.

Chez les reptiles, la tarente de Mauritanie (*Tarentola mauritanica*), un gecko commun a aperçu à plusieurs reprises sur les murs de divers bâtiments. Le personnel du centre de recherche a été interrogé sur la présence potentielle d'autres espèces. Seule la couleuvre de Montpellier (*Malpolon monspessulanus*) a déjà été aperçue sur site.

Enfin, le lézard ocellé (*Timon lepidus*), espèce ciblée et aperçue en 2009 sur le site, n'a pas été contacté une seule fois. Ce lézard pourtant fréquent auparavant semble avoir déserté le site après la construction de la RM 6202 bis à l'est de la zone d'étude.

**Aucune espèce d'intérêt n'a été révélée pour la classe des reptiles et amphibiens.**

##### C. Avifaune

L'inventaire de l'avifaune révèle 52 espèces sur la zone d'étude : 25 s'y reproduisent (de manière possible, probable ou certaine), 8 se reproduisent à proximité et viennent éventuellement s'y alimenter, alors que les autres sont des migrateurs de passage ou des hivernants.

Sur le site les espèces sont ubiquistes, fréquentes dans les lieux anthropisés (moineau domestique, tourterelle turque... font partie de ce cortège). Elles peuvent nicher sur la zone de projet.

D'autres espèces non nicheuses fréquentent le site, notamment pour la chasse. Elles sont représentées pour l'essentiel par les rapaces : buse variable, épervier d'Europe, faucon crécerelle) et d'espèces vivant en ville telles que le martinet noir ou encore le choucas des tours. Citons également la présence à proximité du site du petit gravelot indissociable du lit mineur du Var.

Enfin quelques migrants fréquentent également la zone sans s'y arrêter vraiment : la bondrée apivore, le tarier pâtre, le guêpier d'Europe ou encore le gobemouche gris.

Aucune espèce d'intérêt n'a été révélée pour l'avifaune.



Tourterelle turque et Mésange bleue - Source : Ecosphère

#### D. Mammifères

Chez les mammifères, deux espèces ont été observées sur la zone d'étude, le Lapin de garenne et le Renard roux. Le premier semble plus abondant dans la partie nord de la zone d'étude (les nombreux talus caillouteux, les ronciers et les zones semi-ouvertes, sous les oliviers et les cyprès par exemple, lui étant très favorables), alors que le second (détecté grâce à ses crottes) exploite tous les milieux disponibles.

Concernant les chiroptères, cinq espèces ont été contactées sur le site de La Baronne, il s'agit de la Pipistrelle de Kuhl, de la Pipistrelle commune, de la Sérotine commune, de la Noctule de Leisler et du Vespère de Savi. Les trois premières espèces affectionnent les espaces anthropisés où elles gîtent dans les bâtiments et chassent souvent autour des lampadaires. La Noctule gîte dans les arbres et le Vespère dans les falaises ; ces deux espèces chassent dans divers types de milieux. Les points d'écoute réalisés lors des soirées de prospection révèlent une activité moyenne des chauves-souris sur la zone d'étude.

Au final, 2 espèces présentent un intérêt moyen : la noctule de Leisler et la sérotine commune.



Noctule de Leisler - Source : Wikipedia



Sérotine commune - Source : Wikipedia

Figure 39 : Enjeux de conservation de la faune dans l'aire d'étude

Source : Projet La Baronne – Mission d'inventaire des espèces faunistiques et floristiques, ECOSPHERE, Novembre 2012

Groupe	Espèce	Protection	Enjeu intrinsèque	Enjeu stationnel
Insectes	Pas d'enjeu notable			
Amphibiens	Pas d'enjeu notable			
Reptiles	Pas d'enjeu notable			
Oiseaux	Petit Gravelot ( <i>Charadrius dubius</i> )	PN3	Assez fort	Faible
	Bondrée apivore ( <i>Pernis apivorus</i> )	PN3	Moyen	Faible
	Guêpier d'Europe ( <i>Merops apiaster</i> )	PN3	Moyen	Faible
Mammifères	Noctule de Leisler ( <i>Nyctalus leisleri</i> )	PN2, DH4	Moyen	Moyen
	Vespère de Savi ( <i>Hypsugo savii</i> )	PN2, DH4	Moyen	Faible
	Sérotine commune ( <i>Eptesicus serotinus</i> )	PN2, DH4	Moyen	Moyen

#### 4.3.3.3. Fonctionnalités écologiques

Source : Projet La Baronne – Mission d'inventaire des espèces faunistiques et floristiques, ECOSPHERE, Novembre 2012

Basé sur les continuités écologiques présentes sur et aux abords de l'aire d'étude, l'analyse de la fonctionnalité du site révèle que le territoire local apparaît très artificialisé : encadrement de la zone de projet par deux voies de circulation importantes, bâti très présent, pollution lumineuse, lignes électriques haute tension... qui sont autant de critères défavorables aux différents échanges biologiques.

Les ruptures de continuum sont donc bel et bien présentes sur l'aire d'étude. Des connexions se maintiennent cependant : un axe de déplacement nord-sud semble relativement fonctionnel. D'autre part, des échanges subsistent entre l'aire d'étude et les milieux naturels et semi naturels à l'ouest du site.

Concrètement, vis-à-vis de la flore, bien que fortement artificialisé, les biotopes offrent des mosaïques de stations à caractéristiques édaphiques variées, qui sont favorables à la présence de communautés pionnières plus ou moins rudérales localement intéressantes. Les inventaires ont montré que le site assure une fonction de refuge important pour des taxons en forte régression, voire considéré comme disparus du département (Alpiste paradoxal). Ces stations peuvent fonctionner comme des zones relais pour les populations de la basse vallée du Var et comme des zones sources depuis lesquelles des reconquêtes vers d'autres sites propices pourraient être possibles à l'avenir.

**Le rôle fonctionnel du site pour les peuplements végétaux est évalué comme moyen.**

**Vis-à-vis de la faune, le site n'apparaît pas favorable** puisque fortement isolée du reste du territoire. Seuls les oiseaux, dans une moindre mesure les reptiles et les mammifères, sont encore capables d'échanges significatifs avec les zones naturelles plus ou moins éloignées.

Le secteur de La Baronne présente un intérêt vis-à-vis de la faune migratoire en tant que halte et zone d'alimentation pour les espèces provenant d'espaces plus urbanisés situés dans les environs.

Le canal des Iscles à l'ouest reste fonctionnel, bien que souvent artificialisé (rectifié, parfois busé) avec des végétations rudéralisées ; il est un axe de déplacement potentiel pour certaines espèces associées ; cependant ces connexions sont perdues en amont du site (ruisseau désormais souterrain à l'ouest) et en aval (canal passant maintenant sous la voie rapide à l'est).

#### DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE

##### *Ce qu'il faut retenir*

L'aire d'étude est située sur un espace très anthropisé. De plus, ce dernier est isolé entre des voies de circulation fréquentées et autres ruptures (bâti, artificialisation de zones végétalisées, lignes HT...) limitant les échanges biologiques.

Malgré des fonctionnalités écologiques très réduites, il s'avère que certains espaces peuvent constituer des réservoirs biologiques pour quelques espèces végétales. En effet, six espèces patrimoniales y ont été inventoriées et cinq d'entre elles présentent un enjeu de conservation stationnel moyen à fort.

Concernant la faune, très peu d'enjeux ont été relevés. Seules deux espèces de chauve-souris présentent un intérêt stationnel puisque il est possible qu'elles se reproduisent ou utilisent les quelques grands arbres et combles de vieux bâtiments présents sur le site.

Enfin, cet espace peut également servir de halte migratoire et de zone d'alimentation pour les oiseaux.

#### 4.4. Milieu humain

##### 4.4.1. Contexte territorial

L'aire d'étude est située sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur, plus précisément sur la commune de La Gaude.

##### A. La Métropole Nice Côte d'Azur

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2012, la Métropole Nice Côte d'Azur représente un total de 49 communes dont les 15 communes de l'Éco-Vallée.

Ce territoire est l'objet de multiples enjeux, compte tenu des dynamiques qui le concernent : dynamique résidentielle et touristique, attestée par le poids des migrations et des résidences secondaires ; dynamique économique, notamment autour de la Plaine de Var. L'un des principaux enjeux de ce territoire est le maintien d'un certain équilibre de ces différentes dynamiques.

##### B. La commune de La Gaude

La commune de La Gaude est positionnée dans le secteur du Moyen Pays de la bande littorale (entité territoriale définie dans le cadre de la DTA des Alpes-Maritimes), en limite de la frange sud de la Zone Montagne.

La commune se compose de trois pôles urbains principaux :

- Le secteur du village qui regroupe la Basse Gaude et le centre ancien ;
- **Le hameau de La Baronne** positionné à l'est du territoire communal ;
- Le site Les Nertières / Plan du Bois / Montgros au nord de la commune.

##### CONTEXTE ADMINISTRATIF

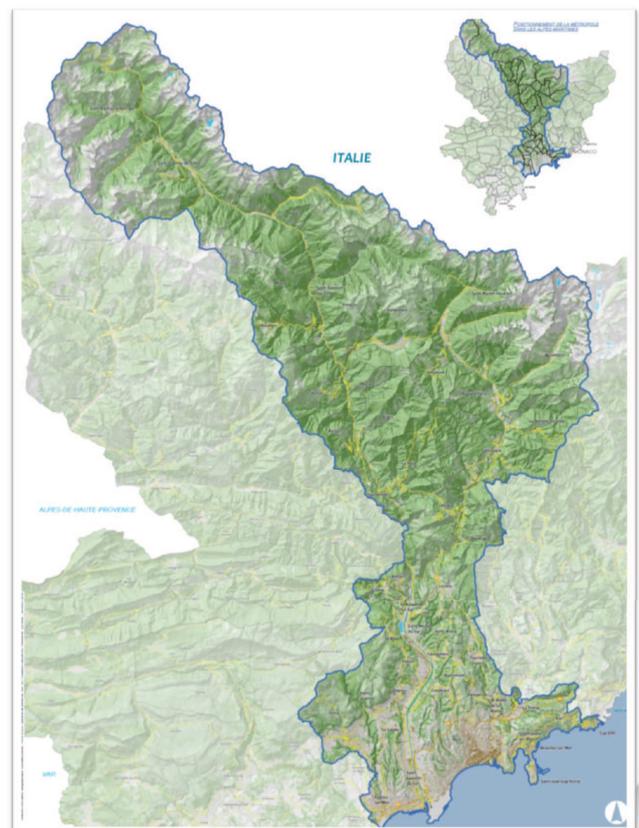
###### *Ce qu'il faut retenir*

La commune de La Gaude est positionnée dans le secteur du Moyen Pays de la bande littorale (entité territoriale définie dans le cadre de la DTA des Alpes-Maritimes), en limite de la Frange Sud de la Zone Montagne. Elle se compose de trois principaux pôles urbains dont le hameau de Baronne.

La commune de La Gaude appartient à la Métropole Nice Côte d'Azur, créée le 1<sup>er</sup> janvier 2012, qui regroupe actuellement 49 communes.

Figure 40 : Métropole Nice Côte d'Azur

Source : Cartothèque métropolitaine, NCA



4.4.2. Urbanisme et planification

4.4.2.1. Directive Territoriale d'Aménagement

**D** Les directives territoriales d'aménagement sont élaborées à l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat, en partenariat avec les collectivités territoriales et établissements publics concernés. Les DTA fixent les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent aussi les grands objectifs de l'Etat en matière d'infrastructures de transport et de grands équipements, et en termes de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Pour les territoires concernés, elles précisent les modalités d'application des lois d'aménagement et d'urbanisme.

La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret en Conseil d'Etat le 2 décembre 2003.

Elle identifie la basse vallée du Var comme étant un secteur stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes. En effet, la basse vallée du Var constitue aujourd'hui l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel converge la plupart des vallées du Haut-Pays.

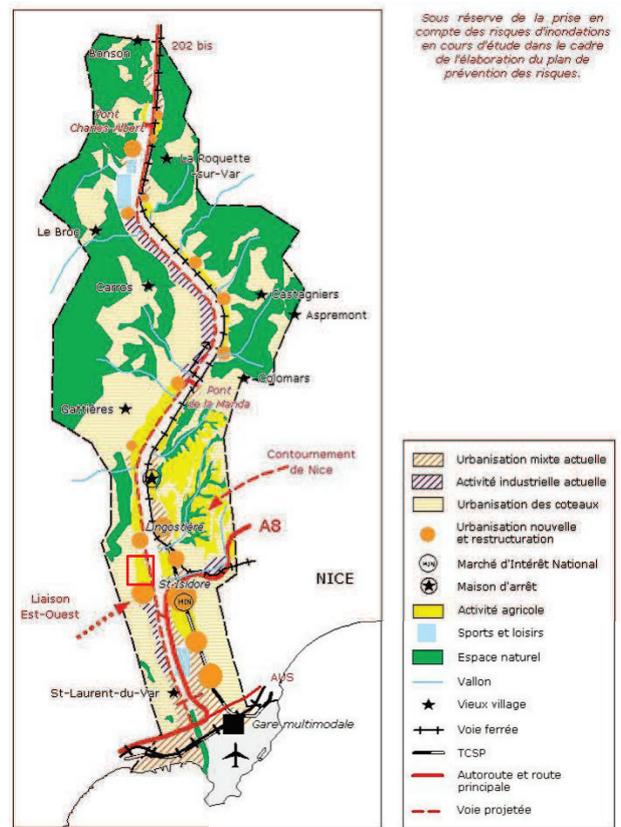
Située au centre de l'agglomération azuréenne, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes-Maritimes : l'aéroport de Nice Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes nationale du littoral ou celle desservant la vallée. Cependant, cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une entrée de ville où une urbanisation utilitaire s'est développée de façon relativement anarchique. Sa restructuration et sa requalification sont envisagées au travers de deux axes : la prévention des risques naturels, notamment le risque inondation provenant du Var et des vallons adjacents, et l'aménagement de la vallée.

La DTA fixe les objectifs de cet aménagement, à savoir :

- Transformer « l'espace-coupure » en « espace-lien » au centre de l'agglomération azuréenne, en s'appuyant sur la double structure plaine/coteau et rive droite/rive gauche ;
- Assurer un équilibre entre les besoins d'espace liés au fonctionnement de l'agglomération et le maintien d'espaces naturels et agricoles ;
- Permettre, par des densités significatives, une gestion économe de l'espace qui s'appuie sur l'organisation du réseau de transport en commun.

**Le secteur de La Baronne est identifié au sein du secteur stratégique de la Basse Vallée du Var comme un espace d'urbanisation nouvelle et de restructuration** (Cf. carte ci-contre).

Figure 41 : Orientations de la DTA pour l'aménagement de la basse vallée du Var



4.4.2.2. L'Opération d'Intérêt National



Une OIN est une grande opération d'urbanisme partenariale avec l'engagement prégnant de l'État sur le territoire considéré comme prioritaire. Cette notion a été introduite suite aux lois de décentralisation de 1983 qui ont transféré la compétence de l'urbanisme aux communes et elle permet à l'État de réinvestir un rôle en matière d'urbanisme mais uniquement sur certaines opérations et dans des secteurs identifiés.

Ce statut est accordé par l'État aux projets de territoire qui sont conformes aux stratégies et aux enjeux nationaux et qui par leur importance ont un impact national. La mise en œuvre et l'aménagement d'une OIN sont confiés à un Établissement Public d'Aménagement.

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 départemental des Alpes-Maritimes, métropole Nice Côte d'Azur). Elle s'appuie sur une 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.

Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Éco-Vallée Plaine du Var est chargé de conduire toute action de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain et le développement économique de leur territoire, dans le respect de la diversité des fonctions urbaines, de la mixité sociale dans l'habitat ainsi que de la protection de l'environnement, sur le territoire de l'OIN soit 10 000 hectares.

Le protocole de partenariat, 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, a identifié 4 opérations prioritaires parmi lesquelles figure l'opération la Baronne.

Figure 42 : Périmètre de l'OIN Eco-Vallée

Source : EPA Plaine du Var



#### 4.4.2.3. Schéma de Cohérence Territoriale



*Institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain -SRU- du 13 décembre 2000 en remplacement de l'ancien Schéma Directeur, le Schéma de Cohérence Territoriale vise principalement à harmoniser les politiques d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération. Ce document de planification et d'orientation des aménagements du territoire communautaire vient encadrer et mettre en cohérence les documents de planification d'échelle communautaire (Plan de Déplacements Urbains, Programme Local de l'Habitat, Schéma Directeur d'Assainissement) et les documents d'urbanisme d'échelle communale (Plans Locaux d'Urbanisme, Plans d'occupation des sols, Zones d'Aménagement Concerté). Le SCOT énonce les grandes orientations de développement pour les 10 à 20 prochaines années dans le document d'orientation.*

Prescrit le 13 novembre 2013, le SCOT est un document fondateur qui, au-delà de la mise en cohérence des politiques sectorielles (habitat, déplacement, économie, environnement) exprimera la stratégie de développement du territoire pour les quinze prochaines années.

La structure porteuse du SCOT est la métropole Nice Côte d'Azur.

Son périmètre est celui de la métropole (49 communes) et son approbation est attendue pour septembre 2018.

- Il intégrera les documents de rang supérieur (DTA, SDAGE, SRCE...) et s'imposera au PLU dans un rapport de compatibilité ;
- Il rendra non nécessaire les autorisations d'ouverture à l'urbanisation et de création d'unités touristiques nouvelles ;
- Il sécurisera le futur PLU en cas de contentieux vis-à-vis des documents de rangs supérieurs ;
- Il rendra possible certaines adaptations dans l'application des lois Montagne et Littoral.

Une « étude sur l'aménagement commercial menée dans le cadre du SCOT » a été validée en novembre 2013. Le diagnostic de territoire est en cours de validation. D'autres études menées conjointement pour le futur PLU métropolitain telles que la trame verte et bleue, l'état initial de l'environnement ou la restitution du mode d'occupation des sols sont aujourd'hui engagées.

#### 4.4.2.4. Plan de Déplacements Urbains



*Ce document de planification soumis à enquête publique, est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ce document fait suite à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui affirme le droit aux transports pour tous et la liberté dans le choix des modes de déplacement. Le but de ce plan est de définir « les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement » pour permettre « une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun ». Il assure donc un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès ; et entre la protection de l'environnement et de la santé.*

Le PDU a été approuvé le 28 janvier 2008 et s'applique pour la période 2007-2015 au périmètre de la Communauté d'Agglomération de Nice-Côte d'Azur. Suite aux évolutions de périmètres et de statut de l'intercommunalité, l'élaboration d'un nouveau PDU s'engage à la suite de la décision du Conseil Métropolitain du 30 janvier 2012.

#### ► Le PDU communautaire arrêté le 28 janvier 2008

Le premier Plan de Déplacements Urbains de Nice Côte d'Azur a été approuvé le 28 janvier 2008. Les prescriptions de ce document en vigueur sont applicables sur le territoire de la commune de La Gaude.

Les principaux enjeux du PDU se définissent comme suit :

- Fédérer les acteurs des différentes autorités ;
- Améliorer la sécurité des déplacements ;
- Maintenir et développer les conditions de mobilité nécessaires au bon fonctionnement économique de l'agglomération ;
- Maîtriser l'étalement urbain ;
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- Développer un meilleur équilibre entre centre et régions périphériques ;
- Permettre la réappropriation citoyenne de l'espace public.

Ces enjeux se traduisent au travers de 5 leviers d'actions (intermodalité, modes doux, stationnement, marchandises et aide au changement de comportement), chacun s'articulant autour de 20 actions et en mesures transversales s'appliquant sur les territoires communaux.

#### ► Le PDU métropolitain lancé le 30 janvier 2012

L'élaboration du second Plan de Déplacements Urbains a été décidée par délibération du Conseil métropolitain du 30 janvier 2012. Elle traduit la volonté de NCA d'établir les grandes orientations en matière de déplacements à l'échelle de la Métropole à l'horizon 2020, dans le respect des objectifs réglementaires des lois Grenelle I et II.

La délibération du conseil métropolitain en date du 15 décembre 2014 relative à l'élaboration du PLU métropolitain a décidé que celui-ci tiendrait lieu de PDU métropolitain.

#### 4.4.2.5. Plan Local d'Urbanisme



*Créé par la loi SRU, le PLU est le document qui fixe les règles d'urbanisme applicables sur le territoire de la commune. Il est compatible avec les orientations du SCOT, avec les prescriptions du Programme Local d'Habitat, du Dossier de voirie d'agglomération et du Plan de Déplacements Urbains. Il a pour rôle de déterminer l'affectation principale des sols par zone et de définir les règles qui devront s'appliquer de manière générale et dans chaque zone. C'est le document sur la base duquel sont instruites les demandes d'autorisation ou d'utilisation du sol (Permis de Construire, Déclaration de Travaux, Permis de Démolir etc.). Le PLU traduit en termes réglementaires les principaux objectifs de son auteur en matière d'urbanisme et de politique foncière, dans un souci de développement durable.*

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, les communes de la plaine du Var font partie de la métropole et seront donc à terme soumis au PLU métropolitain, prescrit par délibération du Conseil métropolitain du 15 décembre 2014, dont l'approbation est attendue pour fin 2017.

Le PLU de la commune de La Gaude a été approuvé le 21 juin 2013 par délibération du Conseil Métropolitain.

**A. Projet d'aménagement et de développement durable**

Le PADD de la commune de La Gaude repose sur cinq orientations :

1. Protéger l'environnement et valoriser le cadre de vie

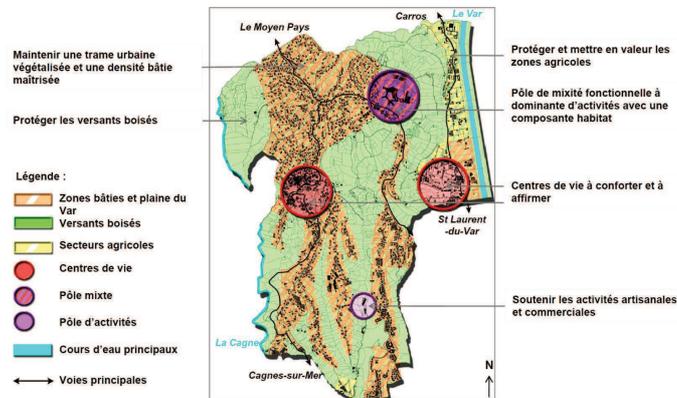
Dans la plaine du Var, il s'agira de préserver une agriculture d'excellence, d'affirmer des coupures d'urbanisation à l'échelle de la vallée du Var et de mettre en valeur les coulées vertes et bleues

2. Maîtriser le développement communal

**Il est notamment prévu de créer au hameau de La Baronne un véritable éco-quartier :**

- Structurer et densifier l'urbanisation existante en développant des formes urbaines plus compactes et des hauteurs plus importantes, en relation avec l'échelle des projets structurants prévus sur la vallée du Var ;
- Assurer la qualité architecturale et concilier les objectifs de densité, de développement environnemental et de haute qualité environnementale ;
- Poursuivre la valorisation des espaces publics ;
- Inciter à la création de commerces, services et équipements collectifs nécessaires aux habitants du quartier.

3. Satisfaire aux besoins présents et futurs en matière d'habitat dans le respect des équilibres recherchés



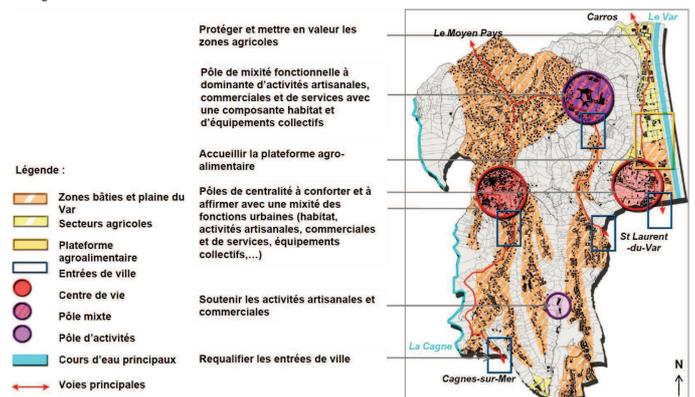
4. Développer le tissu économique tout en préservant le cadre et la qualité de vie

L'objectif est de contribuer à renforcer les principaux moteurs du dynamisme économique, notamment :

- En accueillant, sur les Plans du Var, **la plateforme agro-alimentaire permettant notamment le transfert du MIN actuel, et l'installation d'activités économiques et d'équipements collectifs divers ;**
- En maintenant les activités agricoles sur la plaine du Var, conformément aux orientations de la DTA.

5. Favoriser de nouvelles logiques de déplacement.

Améliorer l'accessibilité en diversifiant les modes de transport alternatifs à la voiture. Notamment **prévoir la desserte de la plate-forme agro-alimentaire par la requalification des voies existantes et la création de nouvelles voies, ou d'infrastructures de desserte**, et créer une liaison entre La Baronne le site IBM/ Montgros.

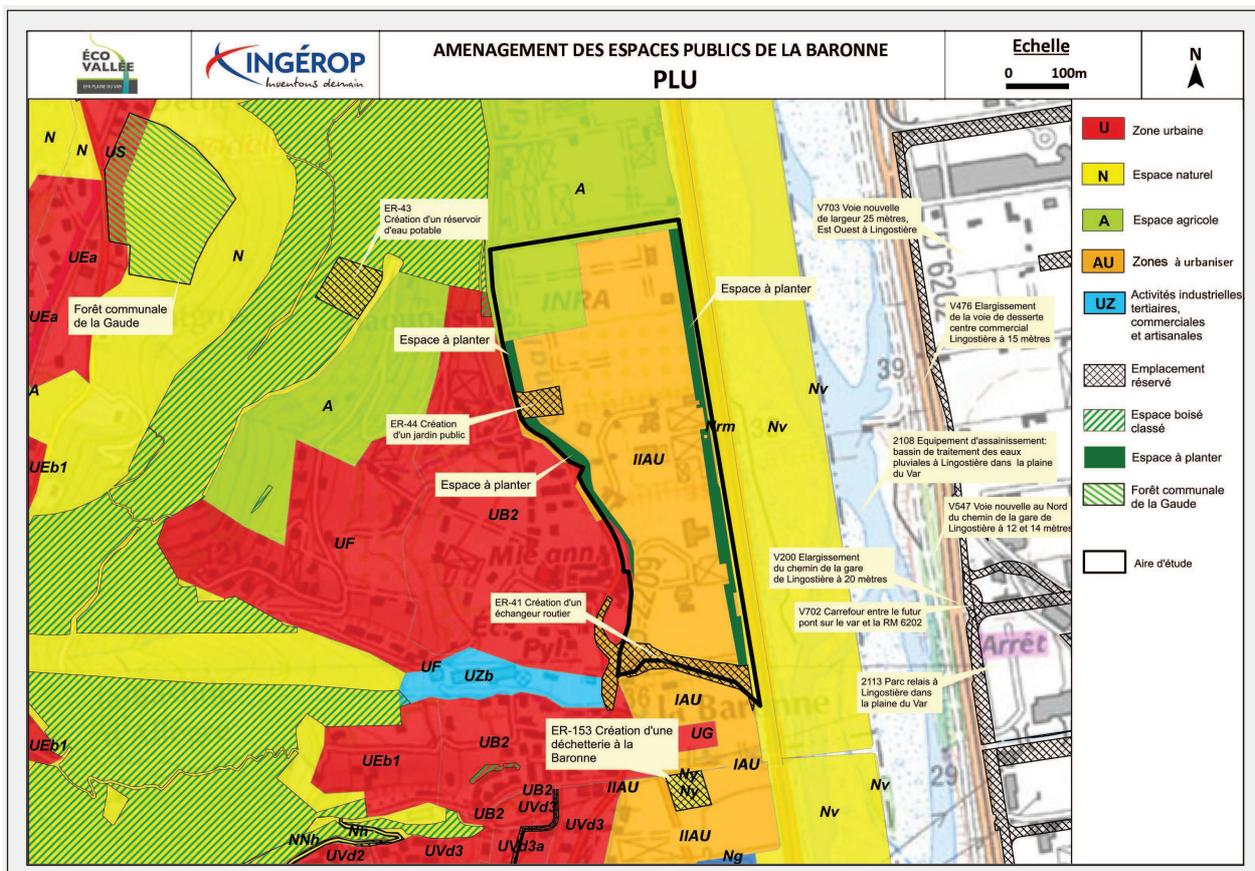


**B. Zonages et règlements associés**

L'aire d'étude est située en majeure partie dans la **zone IIAU**, son extrémité nord-ouest se situe dans la zone A. La zone IIAU délimite les secteurs à caractère naturel de la commune, non équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation, à moyen terme. Elle est située sur les Plans du Var. Sa vocation est à usage d'activités agro-alimentaires. Cette zone est subordonnée à des orientations d'aménagement. L'article R. 123-6 du code de l'urbanisme précise que les orientations d'aménagement et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone.

La zone A correspond aux zones agricoles de la commune et aux jardins familiaux situés sous le village. Certains terrains compris dans la zone A peuvent être soumis à des risques naturels.

Figure 43 : Zonage du PLU de La Gaude



### C. Emplacements réservés

On recense deux emplacements réservés dans l'aire d'étude :

- N°41 : **création de l'échangeur routier de La Baronne** au bénéfice de la Métropole sur une superficie d'environ 14 394 m<sup>2</sup> ;
- N°44 : **création d'un jardin public** au bénéfice de la commune sur une superficie d'environ 3 110 m<sup>2</sup>.

### D. Servitudes d'utilité publique

L'aire d'étude est concernée par des **servitudes associées à des réseaux** :

- La servitude PT1 : transmission radioélectrique - servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques - zones de protection de 1 500 m ;
- La servitude 14 : servitude relative à l'établissement des canalisations électriques (alimentation générale et distribution publique).

Conformément à l'article L. 562-4 du code de l'environnement **les PPR approuvés valent servitude d'utilité publique** et sont annexés au plan d'occupation des sols. Rappelons que :

- Suivant le PPR Inondation de la basse vallée du Var approuvé par arrêté préfectoral en date du 18 avril 2011 :
  - Une marge de recul de 5 m doit être respectée de part et d'autre de l'axe du canal des Iscles ;
  - La partie nord-est de l'aire d'étude est située en zone B2 de risque modéré où des dispositions particulières sont applicables.
- Suivant le PPR Incendie de Forêt approuvé par arrêté préfectoral en date du 17 février 2014 :
- La partie nord-est de l'aire d'étude est située en zone B2 de risque faible où des dispositions particulières sont applicables.

### E. Espaces boisés classés

Aucun EBC n'est présent dans l'aire d'étude.

Toutefois, on notera que dans la zone IIAU, **le canal des Iscles est inclus dans un espace à planter**. Ces espaces correspondent aux surfaces aménagées pour la mise en valeur paysagère et le maintien des perspectives visuelles et répondent aux principes ou traitements des entrées de ville. Le règlement du PLU dispose que ces espaces devront être libres de tout bâtiment, néanmoins, ils pourront accueillir des voiries d'accès interne, des aires de stationnement, des cheminements piétons, des bassins de rétention. Le long des RM 6202 bis et RM 2209, au droit l'aire d'étude, ces espaces devront être constitués d'arbres de haute futaie et d'arbustes permettant de constituer un masque végétal. **Dans ces espaces sont autorisés les cheminements piétons** et les bassins d'ornement paysagers. Le choix des espèces végétales devra satisfaire au caractère paysager et environnemental des lieux.

### URBANISME ET PLANIFICATION

#### Ce qu'il faut retenir

La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret en Conseil d'Etat le 2 décembre 2003. Elle identifie la basse vallée du Var comme étant un secteur stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes. Le secteur de La Baronne est identifié comme un espace d'urbanisation nouvelle et de restructuration.

L'opération d'aménagement et de développement de la plaine du Var a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National, conféré par l'Etat par décret n°2008-229 du 7 mars 2008. Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Plaine du Var a pour objectif de mettre en œuvre les principes de l'aménagement durable sur ce territoire vaste et sensible.

Le SCoT a été prescrit le 13 novembre 2013. Son périmètre est celui de la métropole soit 49 communes dont La Gaude, et son approbation est attendue pour septembre 2018.

La Métropole Nice Côte d'Azur a engagé un projet de PLU intercommunal à échéance 2017-2018.

Dans sa décision du 15 décembre 2015 il est précisé que le PLU métropolitain tiendra lieu de PLU métropolitain.

Le PLU de la commune de La Gaude a été approuvé le 21 juin 2013 par délibération du Conseil Métropolitain. Le PADD de la commune identifie La Baronne comme secteur en devenir : création d'un éco-quartier, aménagement d'une plateforme agro-alimentaire permettant notamment le transfert du MIN actuel, installation d'activités économiques et d'équipements collectifs divers.

L'aire d'étude est :

- Située en majeure partie sur des secteurs à caractère naturel de la commune, non équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation, à moyen terme (zone IIAU) ainsi que sur une zone agricole dans sa partie nord-ouest,
- Concernée par deux emplacements réservés pour des équipements publics sur le site de La Baronne : échangeur routier, jardin public,
- Concernée par une marge de recul de 5 m de part et d'autre du canal des iscles et limitrophe de zones à risque modéré d'inondation (zone R2 et B2 au nord) et par un risque faible d'incendie de forêt (zone B2 au nord-est) ; les dispositions particulières trouvent donc à s'appliquer,
- Non concernée par les EBC. Toutefois, on notera que dans la zone IIAU, la frange paysagère s'inscrit dans un espace à planter..

4.4.3. Contexte démographique

4.4.3.1. Contexte général

**A. Croissance démographique**

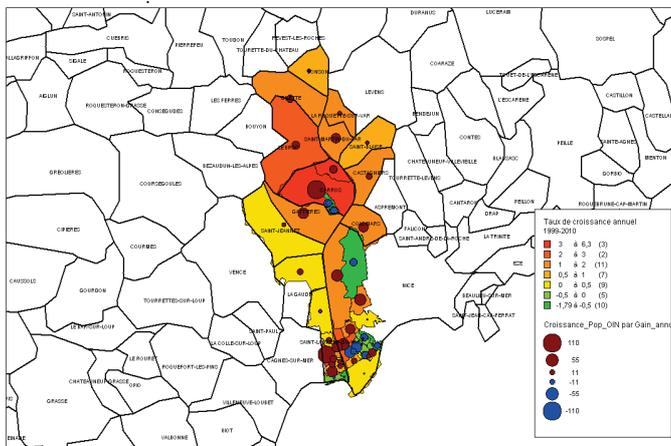
Le territoire de la plaine du Var accueille aujourd'hui près de 120 800 habitants, soit 22% de la population de la Métropole, sur 7% de sa surface.

Sa dynamique démographique moyenne entre 1999 et 2010 a été d'environ 0,5%/an, soit + 600 habitant en une année. Elle est comparable à celle du département (0,6%) et plus forte que celle de la métropole (0,3%).

Le périmètre représente plus du tiers de la croissance démographique du territoire métropolitain ces dix dernières années.

Figure 44 : Croissance démographique dans la plaine du Var

Source : ADAM



Toutefois, une forte baisse de la croissance a été notée depuis 2006, en lien avec le mouvement constaté sur l'est du département, et notamment sur Nice.

La croissance est aujourd'hui portée par :

- Les communes du nord du périmètre (notamment une partie de Carros) ;
- Saint-Laurent-du-Var ;
- Les coteaux ;
- La frange sud et centre de la vallée, sur la commune de Nice.

Elle est en revanche très faible sur l'ensemble de la plaine.

La densité est en moyenne de 1 215 habitants/km<sup>2</sup> à comparer avec :

- La métropole : 367 habitants/km<sup>2</sup> ;
- Le département des Alpes-Maritimes (252 habitants/km<sup>2</sup>) et Nice (4 779 habitants/km<sup>2</sup>).

**B. Répartition par tranches d'âge**

La population est à la fois plus familiale et plus jeune que dans l'ensemble de la métropole :

- 17,5 % « - de 15 ans » contre 16 % dans la métropole et le département ;
- 9 % « + de 75 ans » contre 12 % dans la métropole et le département.

Figure 45 : Répartition de la population par tranches d'âge

Source : ADAM

	Pop 0-14 ans 2010	Pop 15-29 ans 2010	Pop 30-44 ans 2010	Pop 45-59 ans 2010	Pop 60-74 ans 2010	Pop 75 ans ou plus 2010
OIN	21097	20835	24379	24555	18891	11017
	17,5%	17,3%	20,2%	20,3%	15,6%	9,1%
NCA	85197	94721	102531	103994	87361	64486
	15,8%	17,6%	19,0%	19,3%	16,2%	12,0%
AM	172070	178937	208776	213364	177116	128465
	16,0%	16,6%	19,4%	19,8%	16,4%	11,9%

Taux annuel 99-10	Pop 0-14 ans	Pop 15-29 ans	Pop 30-44 ans	Pop 45-59 ans	Pop 60-74 ans	Pop 75 ans ou plus
OIN	0,6%	-0,2%	-0,4%	0,7%	1,4%	2,0%
NCA	0,2%	0,0%	-0,3%	0,5%	0,4%	1,3%
AM	0,3%	0,2%	0,0%	1,0%	0,7%	1,6%

### C. Structure des ménages

La taille des ménages est relativement importante (2,31 % contre 2,08 % dans la métropole) et on compte davantage de familles avec enfants (40 % contre 32 % dans la métropole et le département). La population du périmètre compte moins de personnes seules (31,5 % contre 39,7 % dans la métropole).

Figure 46 : Structure des ménages

	Ménages 1 personne en 2010 (compl)	Ménages Autres sans famille en 2010 (compl)	Mén fam princ Couple sans enfant en 2010 (compl)	Mén fam princ Couple avec enfant(s) en 2010 (compl)	Mén fam princ Famille mono en 2010 (compl)
OIN	31,5%	2,6%	26,9%	28,8%	10,1%
Métropole NCA	39,7%	3,2%	24,9%	22,5%	9,7%
Alpes-Maritimes	38,0%	2,9%	26,1%	23,6%	9,4%

	Fam 0 enfant moins 25 ans en 2010	Fam 1 enfant moins 25 ans en 2010	Fam 2 enfants moins 25 ans en 2010	Fam 3 enfants moins 25 ans en 2010	Fam 4 enfants ou plus moins 25 ans en 2010
OIN	47,0%	24,8%	20,2%	6,1%	2,0%
Métropole NCA	49,4%	24,8%	18,5%	5,3%	1,9%
Alpes-Maritimes	49,8%	24,5%	18,9%	5,2%	1,6%

Source : ADAM

### D. Population active et emploi

Il s'agit d'une population très « active ». Elle représente :

- 24 % des actifs de la Métropole ;
- 26 % de retraités (25 000), contre 29 % sur la Métropole.

La répartition entre les catégories socioprofessionnelles (CSP) est en revanche peu différente de celle de la métropole ou du Département.

Les ouvriers sont un peu plus représentés (19,1 % contre 17,7%) et le nombre d'agriculteurs représente environ 50% des agriculteurs du territoire métropolitains et près d'un quart de ceux du département.

Le périmètre compte moins de personnes non imposables que l'ensemble de la Métropole (38 % contre 42 %), mais comporte des espaces avec des populations plus fragiles, les taux pouvant atteindre plus de 60% à 70% (Sagnes, Moulins, Digue des Français, Lingostière, Saint-Isidore) ou proche des 50%, dans certaines zones de Carros, Arenas-Cassin, à Nice ou les Condamines à Saint-Laurent-du-Var par exemple.

Les revenus médians sont élevés dans certains quartiers, tels les quartiers urbains de la Lanterne, Napoléon III, Saint-Antoine de Ginestière ou Crémat-Bellet.

#### 4.4.3.2. Contexte local

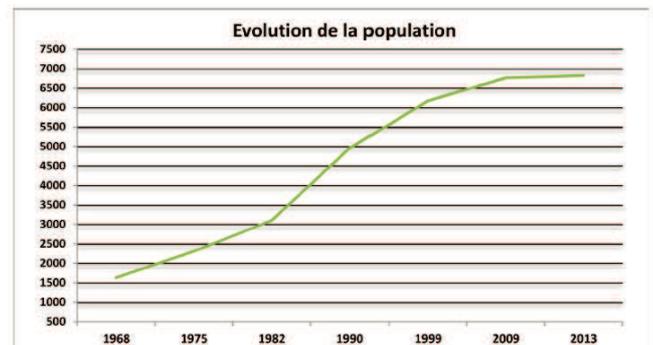
Source : Rapport de présentation du PLU de La Gaude

### A. Croissance démographique

Depuis 1968, la population de La Gaude a plus que quadruplé, passant de 1 600 habitants à plus de 6 760 habitants en 2009. Poursuivant cette même dynamique durant la dernière décennie, la commune compte au 1<sup>er</sup> janvier 2013 ? 6 821 habitants (population municipale, soit une population totale de 6 957 habitants).

Alors que le taux de croissance annuel moyen était de + 2,5% par an entre 1990 et 1999, il est seulement de + 0,9% entre 1999 et 2009, soit +62 nouveaux habitants par an.

Figure 47 : Croissance démographique sur la commune de La Gaude



### B. Répartition par tranches d'âge

L'afflux de populations jeunes et de nouveaux ménages n'est pas suffisant pour compenser le vieillissement de la population de La Gaude. L'âge moyen, de 38 ans en 1999, dépasse les 40 ans en 2004.

Ceci est le résultat d'une hausse importante des populations de plus de 60 ans : 1 habitant sur 4 est âgé de plus de 60 ans.

Néanmoins, plus de tiers de la population gaudoise à un âge compris entre 30 et 59 ans.

### C. Structure des ménages

De 1999 à 2009, il est enregistré une diminution de la taille des ménages : la taille moyenne des ménages en 1999 était de 2,8 personnes par ménage, contre 2,7 personnes par ménage en 2009.

La proportion de ménages constitués d'une seule personne est faible : aux alentours de 15% en 1999 comme en

2009. Les ménages de deux personnes sont dans les moyennes générales et les ménages de taille élevée sont plus fortement représentés (notamment les ménages de quatre personnes)<sup>3</sup>.

#### D. Population active et emploi

En 2009, la population active continue à augmenter avec une évolution de + 5,6% entre 1999 et 2009. Les actifs occupés sont majoritairement représentés dans la population active, avec + 9,5% entre 1999 et 2009. Le nombre de chômeurs, pour sa part, recule selon une baisse de -27,6% du nombre de chômeurs entre 1999 et 2009.

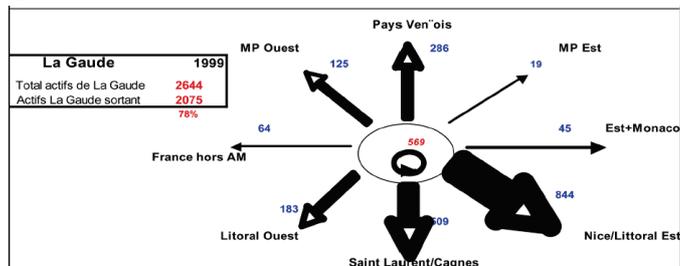
**Le tertiaire est le secteur d'activités prédominant** sur la commune avec 1 536 emplois en 2009. Le secteur de l'industrie connaît cependant une nette régression, passant de 24,3% des emplois en 1999 à 15,6% en 2009. L'agriculture et la construction sont les secteurs les moins représentés avec seulement 2,3% et 8,8% des emplois.

#### E. Emploi et mobilité

Le nombre d'emplois sur la commune a augmenté de 9,4% entre 1999 et 2009 soit une augmentation équivalente à celle du nombre d'actifs occupés (+9,5%). Le nombre d'emploi était de 1 856 en 1999 contre 2 031 en 2009 pour un nombre d'actifs occupés de 2 664 en 1999 et de 2 917 en 2009.

Selon le recensement de 2009, **20,8% des actifs résidant à La Gaude travaillent sur la commune, alors que près de 75% des actifs habitants à La Gaude travaillent dans une autre commune du département** des Alpes-Maritimes.

Figure 48 : Lieu de travail des actifs de La Gaude



#### CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE

##### Ce qu'il faut retenir

#### La plaine du Var

Le territoire accueille aujourd'hui près de 120 000 habitants, soit 22% de la population de la Métropole, sur 7% de sa surface.

La dynamique démographique moyenne entre 1999 et 2010 a été d'environ 0,5%/an, soit + 600 habitant en une année. Elle est comparable à celle du département (0,6%) et plus forte que celle de la métropole (0,3%).

La croissance est aujourd'hui portée par : les communes du nord du périmètre (notamment une partie de Carros), Saint-Laurent-du-Var, les coteaux, la frange sud et centre de la vallée, sur la commune de Nice.

La population est à la fois plus familiale et plus jeune que dans l'ensemble de la métropole.

Il s'agit également d'une population très « active ».

#### La commune de La Gaude

Depuis 1968, la population de La Gaude a plus que quadruplé, passant de 1 600 habitants à 6 957 habitants à 2013.

En 2009, la population active continue à augmenter avec une évolution de + 5,6% entre 1999 et 2009. Les actifs occupés sont majoritairement représentés dans la population active, avec + 9,5% entre 1999 et 2009.

Le tertiaire est le secteur d'activités prédominant sur la commune avec 1 536 emplois en 2009. Le secteur de l'industrie connaît cependant une nette régression, passant de 24,3% des emplois en 1999 à 15,6% en 2009.

L'agriculture et la construction sont les secteurs les moins représentés avec seulement 2,3% et 8,8% des emplois.

Selon le recensement de 2009, 20,8% des actifs résidant à La Gaude travaillent sur la commune, alors que près de 75% des actifs habitants à La Gaude travaillent dans une autre commune du département des Alpes-Maritimes.

#### 4.4.4. Contexte économique

##### 4.4.4.1. Contexte général

###### A. Contexte départemental

Le département des Alpes-Maritimes a fondé sa croissance économique principalement sur les activités tertiaires. La part de ce secteur dans les Alpes-Maritimes (82,5%) est en effet plus importante qu'au niveau national (71,8%).

Cette part prépondérante s'explique en particulier au travers de deux principaux secteurs d'activités que sont le tourisme international et le tertiaire supérieur :

- Le tertiaire supérieur, avec notamment le succès de la technopole de Sophia Antipolis ;
- Le tourisme : le département représente 1% du marché du tourisme mondial.

###### B. Contexte métropolitain

Les activités industrielles et de construction sont relativement importantes, contrairement à une image souvent perçue. Elles représentent 25 300 emplois privés, soit 17% de l'emploi salarié privé. L'emploi industriel se concentre surtout sur la zone industrielle de Carros-Le Broc qui, avec 10 000 emplois, est la principale zone d'activités industrielles des Alpes-Maritimes. On peut citer également le parc d'activités de Saint-Laurent-du-Var (3 500 emplois).

A l'échelle de la métropole, et d'un point de vue sectoriel, le dynamisme du tourisme individuel et de groupes comme celui du tourisme d'affaires, ainsi que la qualité des manifestations culturelles et événementielles permettent à Nice-Côte d'Azur d'être la 2<sup>ème</sup> destination touristique française.

La Métropole Nice-Côte d'Azur a engagé une stratégie visant à une véritable mutation de son économie. Cette stratégie a pour objet de rattraper le retard économique qui a été pris ces vingt dernières années par rapport aux autres agglomérations de taille comparable en France et en Europe, notamment en matière de localisation d'emplois métropolitains supérieurs :

- Vers l'industrie et les technologies innovantes en milieu urbain ;
- Vers le tourisme d'affaires avec la réalisation d'un parc des expositions d'envergure européenne.

###### C. La plaine du Var

La plaine du Var, constituée, depuis les années 1960, un axe fort de développement de la métropole Nice Côte d'Azur. Rappelons qu'elle est identifiée dans la DTA comme un secteur stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes.

La plaine du Var présente une vocation économique affirmée en raison de sa position stratégique au sein de l'agglomération azurélienne, et de son excellente desserte par les infrastructures de transport et les réseaux. On y relève des équipements publics et des zones économiques moteurs pour le département.

La plaine du Var comptabilise ainsi, à elle-seule, 10 120 établissements qui emploient 60 000 salariés, soit 17 % des salariés des Alpes-Maritimes. À titre de comparaison, Sophia-Antipolis concentre 31 500 salariés (année 2012).

L'activité économique dans la plaine du Var est caractérisée par :

- Une présence en nombre d'établissements liés à l'industrie légèrement supérieure à la moyenne départementale (7% dans la plaine contre 6% dans le département.) générant un poids encore plus important en termes d'emplois (15% dans la plaine contre 11% dans le département - source SIRIUS-CCI 2008) ;
- Près de 7 emplois sur 10 sont situés dans des établissements de 10 salariés et, de façon plus générale, les emplois dans la plaine sont concentrés au sein d'entreprises dont le nombre de salariés est nettement supérieur à la moyenne départementale (49% des salariés de la plaine du Var travaillent dans des entreprises de plus de 50 salariés contre 30% au niveau départemental - source SIRIUS-CCI 2008) ;
- Une faible activité touristique, hormis la capacité d'hébergement qui est essentiellement située à l'Arénas ;
- Plus des 2/3 des ouvriers et employés travaillent et résident dans une commune de la plaine du Var. A l'inverse les cadres et professions intermédiaires habitent le plus souvent à l'extérieur (sources Insee 2008) ;
- Un niveau de qualification moyen un peu inférieur à la moyenne départementale en matière d'études supérieures (22,1% contre 23% sur le département - 21,3% nationalement - sources Insee 2008).

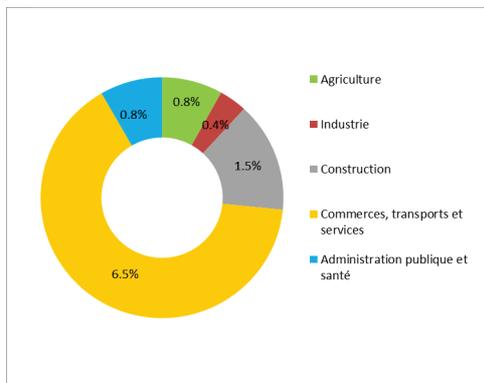
Du fait de son histoire et de son potentiel de développement, la plaine du Var joue ainsi un rôle essentiel dans la stratégie de diversification de l'économie métropolitaine présentée dans la section précédente.

##### 4.4.4.2. Contexte local

La commune de La Gaude comptait 888 établissements au 31 décembre 2012.

La part des établissements dans le secteur du commerce, des transports et des services divers représente 65,1 %. Viennent ensuite par ordre d'importance en terme de répartition sectorielle des établissements : le secteur de la construction (14,8%), l'administration publique (8,3%), l'agriculture (8,1%) et l'industrie (3,7%).

Figure 49 : Répartition sectorielle des établissements sur la commune de La Gaude



Dans l'aire d'étude, aucune activité commerciale n'est recensée. Citons la présence d'un hôtel-restaurant (l'Auberge de La Baronne) et d'un restaurant (L'aventure) en bordure de la RM 2209 dans la traversée du hameau de La Baronne.



Auberge de La Baronne- Source : INGÉROP

#### ACTIVITES ECONOMIQUES

##### Ce qu'il faut retenir

Le département des Alpes-Maritimes a fondé sa croissance économique principalement sur les activités tertiaires en particulier le tourisme international et le tertiaire supérieur.

A l'échelle de la métropole, et d'un point de vue sectoriel, le dynamisme du tourisme individuel place Nice-Côte d'Azur en 2ème destination touristique française. Les activités industrielles et de construction sont relativement importantes.

La Métropole Nice-Côte d'Azur a engagé une stratégie visant à une véritable mutation de son économie. Cette stratégie a pour objet de rattraper le retard économique qui a été pris ces vingt dernières années par rapport aux autres agglomérations de taille comparable en France et en Europe.

La plaine du Var, constitue, depuis les années 1960, un axe fort de développement de la métropole Nice Côte d'Azur. Elle présente une vocation économique affirmée en raison de sa position stratégique au sein de l'agglomération azurienne, et de son excellente desserte par les infrastructures de transport et les réseaux. On y relève des équipements publics et des zones économiques moteurs pour le département.

La plaine du Var comptabilise ainsi, à elle-seule, 10 120 établissements qui emploient 60 000 salariés, soit 17% des salariés des Alpes-Maritimes.

L'activité économique dans la plaine du Var est caractérisée par : une présence en nombre d'établissements liés à l'industrie légèrement supérieure à la moyenne départementale, l'importance du nombre d'emplois concentrés au sein d'entreprises dont le nombre de salariés est nettement supérieur à la moyenne départementale.

La commune de La Gaude comptait 888 établissements au 31 décembre 2012 dont 65,1 % dans le secteur du commerce, des transports et des services divers. Viennent ensuite par ordre d'importance en terme de répartition sectorielle des établissements : le secteur de la construction (14,8%), l'administration publique (8,3%), l'agriculture (8,1%) et l'industrie (3,7%).

Aucune activité commerciale n'est présente dans l'aire d'étude. Citons la présence d'un hôtel-restaurant (l'Auberge de La Baronne) et d'un restaurant (L'aventure) en bordure de la RM 2209 dans la traversée du hameau de La Baronne.

#### 4.4.5. Agriculture

##### 4.4.5.1. Contexte général

###### A. Contexte départemental

Source : Portrait agricole, les Alpes-Maritimes, Agreste, 2009

L'agriculture occupe un cinquième de l'espace départemental. En quarante ans, les terres agricoles ont été fortement concurrencées par le développement des villes, des zones d'activités et des espaces de loisirs. Cela a contribué à l'augmentation des prix des terres qui sont aussi en concurrence avec des terres à destination non agricole.

L'activité agricole des Alpes-Maritimes s'articule autour de trois productions majeures : fleurs, olives et légumes qui représentent 82 % de la richesse agricole du département bien que ces trois activités n'occupent que 3 % de la surface agricole.

L'horticulture est le premier pilier économique du département. En « 2007 », cette filière génère 44 % de la richesse agricole des Alpes-Maritimes avant les légumes (22 %) et les fruits (16 %). Les quatre cinquièmes des recettes florales sont assurées par la production de fleurs et de plantes en pots ou plants à massifs.

Les plus grandes productions de légumes concernent les salades, les courgettes et les blettes. C'est dans ce secteur que l'agriculture biologique se développe le plus.

La plus grande partie du verger est plantée en oliviers. Les surfaces s'étendent sur 1 600 hectares dans l'arrière-pays niçois, le pays grassois et le secteur de la Roya.

###### B. Contexte métropolitain

Source : L'agriculture dans les communautés d'agglomération du département, Agreste, 2005

Les principales productions de la métropole Nice Côte d'Azur concernent les légumes, les fleurs et les oliviers. La viticulture d'appellation contrôlée est implantée sur les collines de Nice, secteur Bellet (49 ha). Des vignes sont également présentes à Saint-Jeannet.

Les principales cultures se situent dans la plaine du Var et englobent le maraîchage (fraises, salades, tomates, courgettes et aubergines principalement), l'horticulture florale (fleurs coupées essentiellement : roses, mufliers, anémones, gerberas notamment) et l'oléiculture (variété Cailletier principalement).

Quelques producteurs d'agrumes exploitent sur les collines de Nice, Saint-Laurent du Var et la Gaude. L'élevage n'est que très faiblement représenté.

###### C. La plaine du Var

L'agriculture de la plaine du Var a connu un âge d'or après-guerre, centré sur l'exportation de fleurs coupées et la production de fruits et légumes pour le marché local. Les terres alluviales et mécanisables de ce territoire

représentent un excellent potentiel agronomique et constituaient, avec la basse vallée de la Siagne, la majorité des terres labourables du département.

Le recensement général agricole fait état d'une diminution de 60% du nombre d'exploitations dans les communes de la plaine du Var, en 20 ans. C'est la situation d'aujourd'hui.

Si la diminution du nombre des exploitations est constante depuis plusieurs décennies au niveau national, elle est presque deux fois plus rapide sur le territoire de la plaine du Var qu'au niveau national (25% de baisse entre les recensements agricoles de 2000 et 2010). Cette plus forte diminution s'explique localement, en plus des facteurs nationaux d'augmentation de la productivité du travail et de la diminution de la valeur ajoutée par hectare, par l'âge moyen élevé des chefs d'exploitation, la perte de vitesse du modèle économique de l'horticulture et la difficulté d'installation des successeurs en raison de la rareté et du prix du foncier agricole.

Pour la plaine du Var, ce constat doit toutefois être nuancé puisque le nombre d'actifs du secteur primaire (0.9% des emplois en 2006) est deux fois plus élevé que la moyenne départementale (0,4%).

Les caractéristiques agronomiques et climatiques de la zone favorisent la production d'une agriculture diversifiée et riche, à forte valeur ajoutée par unité de surface : en plaine, les activités agricoles dominantes sont le maraîchage et l'horticulture (respectivement 54% et 24% des activités agricoles), suivi de l'oléiculture et la viticulture sur les zones de coteaux (5% et 4%) (Chambre d'agriculture des Alpes-Maritimes, 2013).

Depuis, les chiffres du Recensement de l'agriculture sont sans équivoque : de 1 500 hectares de surface agricole utile en 1988, on est passé à 500 en 2010.

Ce constat est le résultat d'une mutation historique, économique et urbaine qui s'est imposée depuis une trentaine d'années. Avec le développement d'une agglomération continue le long du littoral du département, ainsi que le développement des infrastructures de transport (autoroute, aéroport, RM6 202 bis), la basse vallée du Var est devenue le site privilégié des projets d'aménagement du département. **La vocation initialement agricole s'est progressivement effacée au profit de la zone industrielle départementale de Carros et du Broc, de surfaces commerciales et de loisirs, d'opérations de logements collectifs en plaine et du mitage résidentiel sur les coteaux, desservis par de nouvelles infrastructures.**

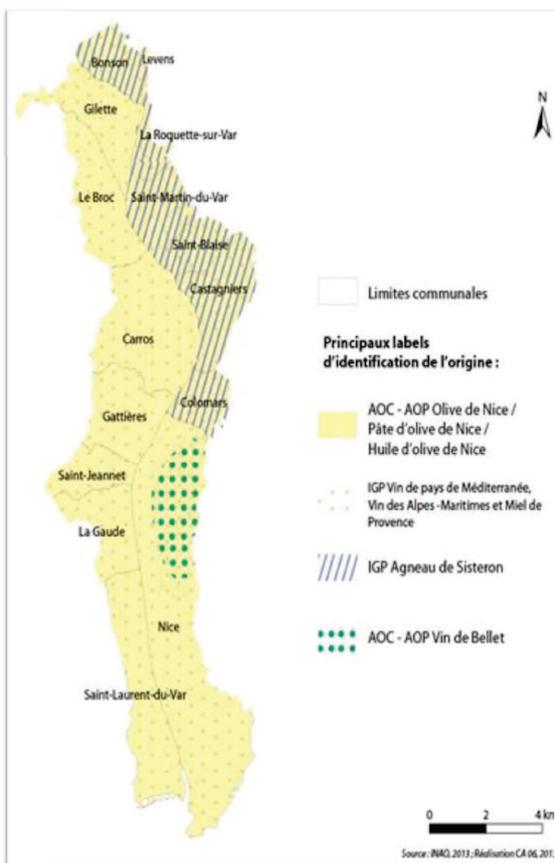
##### 4.4.5.2. Contexte local

###### A. L'agriculture sur la commune de la Gaude

Source : RGA, Agreste, 2010

La commune de la Gaude fait partie des communes du territoire des aires d'Appellation d'Origine Contrôlée - Appellation d'Origine Protégée Huile d'olive de Nice, AOC-AOP Olive de Nice, AOC-AOP Pâte d'olive de Nice, et Indication Géographique Protégée Miel de Provence, Alpes-Maritimes blanc, Alpes-Maritimes rosé, Alpes-Maritimes rouge, Méditerranée blanc, Méditerranée rosé, et Méditerranée rouge.

Figure 50 : Labels d'identification de l'origine dans la vallée du Var



La SAU communale représentait 23,1 ha (1,8% de la superficie totale de La Gaude) en 2010, soit 1,4 ha de moins par rapport à 2000. Sur la période 2000-2010, l'évolution de la SAU est de - 6%.

En 2010, on recensait un total de 49 exploitations agricoles. Ce nombre relativement stable masque toutefois des évolutions structurelles sous-jacentes. En effet, 10 des 29 exploitations agricoles de moyennes et grandes tailles recensées sur la commune en 2000 avaient disparu en 2010. Toutefois **la SAU est restée relativement stable** passant de 14,8 ha à 13,9 ha. On peut en déduire une **augmentation de la taille des exploitations agricoles** recensées en 2010 conformément à la tendance générale décrite dans le portrait agricole AGRESTE établi en 2009. Le nombre d'exploitations individuelles est passé de 44 à 47 avec une augmentation concomitante de la SAU de 18,3 ha à 18,9 ha.

La population active agricole est passée de 11, en 2000, à 94, en 2010, soit une diminution de 28%. On notera que l'effectif des chefs et coexploitants est resté quasi stable avec une évolution de -2% sur la période.

En ce qui concerne les cultures pratiquées, on constate une **nette progression de l'arboriculture (y compris oléiculture) dont la SAU a quasiment doublé** passant de 5,9 ha en 2000 à 11,1 ha 2010. Ce type de culture représentait 48% de la SAU en 2010.

**La surface affectée à l'horticulture a fortement diminué** sur la période 2000-2010, passant de 10,4 ha à 4,6 ha soit une baisse de 56% de la SAU. On observe concomitamment une réduction de moitié du nombre d'exploitations orientées vers ce type de culture, de 27, en 2000, à 13, en 2010.

#### B. L'agriculture dans l'aire d'étude

##### ► Etat actuel

**Actuellement, seul le CREAT, géré par la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes, pratique des activités agricoles (à des fins de recherche) dans l'aire d'étude.**

Ce centre de recherche compte 2 280 m<sup>2</sup> de serres en verre, 500 m<sup>2</sup> de tunnels plastiques et 2 000 m<sup>2</sup> de verger oléicole. Ces structures permettent d'entreprendre différentes activités de recherche, dont :

- La protection biologique contre la cochenille sur le rosier ;
- La mise au point de stratégies de protection biologique intégrée ;
- Des essais maraichers comme le test de lignées de piments résistant aux nématodes ;
- La multiplication des plantes en pots et culture hors sol d'anémones, des essais de rosiers de jardin en pot en partenariat avec NIRP et Meilland, l'élargissement des gammes en feuillages et rameaux décoratifs, diversification de fleurs coupées ;
- Culture de fraises hors sol avec trois essais : le recyclage des solutions nutritives, la protection biologique intégrée et les essais variétaux.

Depuis 2007, le CREAT est habilité à conduire des essais nationaux. Ses programmes s'articulent autour des axes suivants :

- La stratégie de protection des cultures (protection biologique intégrée) ;
- L'élargissement des gammes (horticulture, maraichage, feuillage...);
- L'énergie (économies d'énergie, énergies renouvelables) ;
- La caractérisation des végétaux adaptés aux conditions méditerranéennes.



Installations du CREAT - Source : INGÉROP



Cultures de fraisiers hors sols - Source : INGÉROP

**En dehors de l'aire d'étude, le secteur de La Baronne présente toujours un usage agricole affirmé malgré l'étalement urbain et l'enrichissement de certaines parcelles** (Cf. Carte « Occupations du sols »).

Sur les coteaux, la mise en restanques des terrains a permis le développement d'une agriculture architecturée constituée d'oliviers et d'agrumes en terrasses. Des cultures maraichères en plein champ se maintiennent également au cœur même du hameau de La Baronne malgré une urbanisation oppressante.

Dans la plaine, des parcelles cultivées en maraichage sous tunnel et en plein champ s'étendent au nord de l'aire d'étude, alors qu'au sud, à l'exception du CREAT, les activités agricoles ont disparu.



Maraichage en plaine - Source : INGÉROP



Oléiculture sur les coteaux - Source : INGÉROP

#### ► Potentialité agronomique

Une étude visant à déterminer la potentialité agronomique des parcelles de l'aire d'étude a été menée par la Chambre d'Agriculture.

#### Situation de la parcelle

Située en rive droite et à flanc de coteau, cette zone se trouve à l'aplomb d'une colline au dénivelé marqué ayant pour conséquence un faible ensoleillement en période hivernale. Le solde d'ensoleillement est inférieur de 2 à 3h/j par rapport aux fertiles parcelles situées en rive gauche du Var.

#### Historique

Endiguée sur sa rive gauche dès 1845, la rive droite continue pendant plus de 100 ans à être régulièrement inondée au gré des intempéries.

Située en rive droite, cette zone a fait l'objet d'un endiguement tardif ce qui explique un abandon par les agriculteurs en fonction des aléas climatiques et des inondations qui lors d'épisodes intenses entraînent les sols arables.

Propriété du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, cet ensemble au potentiel agronomique très limité, ne fut pas identifié comme un enjeu ou une parcelle de qualité agronomique suffisante pour être cédée dans les années 1980-1985 aux agriculteurs impactés par la pression foncière.

#### Caractéristiques agronomiques

L'analyse des sols met en évidence les caractéristiques suivantes :

- La composition du sol est à l'image de sa structure en surface constituée d'amas de galets ;
- Le pH très élevé est supérieur à 8 ;
- Les éléments minéraux sont absents à l'exception du calcium ;
- La capacité de rétention en eau est extrêmement faible ;
- La capacité d'échange cationique est inexistante du fait de l'absence d'argile, de limon et de matière organique dans la composition du sol ;
- La structure est très grossière.

Le sol étudié est constitué de 80% de matière minérale et 20% d'air.

Le sol présent sur l'ensemble de la parcelle est homogène, essentiellement, composé de dépôts d'alluvions et galets grossiers. Le profil cultural est celui du lit du Var dont l'endiguement permet une mise hors inondations. Aucun dépôt de limon fertile, abondant n'est visible sur le site.

Aucune présence de terre végétale sur l'ensemble de la parcelle.

Un profil de sol permet d'observer ma profondeur de galet, sans présence de limon fertile, sur une profondeur de plusieurs mètres.

En cas de pluie, ce sol non structuré peut être qualifié de battant, l'eau pénètre difficilement dans la structure qui est colmatée par un limon inférieur au centimètre.

La zone est homogène, sans dépôts de limon qui caractérise les terres fertiles de plaine.

La végétation est rare, clairsemée, composée d'espèces endémiques caractéristiques de sols peu fertiles ou dégradés.

On note également la présence d'un ancien conservatoire de végétaux, le Groupe d'Etude et de contrôle des Variétés Et des Semences, aujourd'hui délocalisé, qui utilisait cet espace peu propice à la croissance des végétaux pour les conserver, le temps de vie d'une obtention végétale.

La présence de conifères sur ce terrain date de cette époque. Il est important de noter que la présence de ces végétaux ne constitue pas un témoin de potentialité agronomique, les sujets en questions ont, en trente ans, atteint la taille qu'un sujet aurait atteint en 5 à 10 ans sur un sol structuré pour des productions végétales.

**L'étude de potentialité agronomique menée par la Chambre d'Agriculture conclut que la zone n'offre en l'état, de façon indiscutable, aucune potentialité agronomique.**

La mise en culture de cet espace nécessiterait l'apport de terre végétale sur une hauteur minimum de 80 cm à 1m.

#### AGRICULTURE

##### *Ce qu'il faut retenir*

##### **Le département**

L'agriculture occupe un cinquième de l'espace départemental. En quarante ans, les terres agricoles ont été fortement concurrencées par le développement des villes, des zones d'activités et des espaces de loisirs. L'activité agricole des Alpes-Maritimes s'articule autour de trois productions majeures : fleurs, olives et légumes qui représentent 82 % de la richesse agricole du département.

##### **La métropole**

Les principales productions de la métropole Nice Côte d'Azur concernent les légumes, les fleurs et les oliviers ; elles se situent dans la plaine du Var et englobent le maraichage, l'horticulture florale et l'oléiculture.

##### **La plaine du Var**

Les terres alluviales et mécanisables de ce territoire représentent un excellent potentiel agronomique et constituaient, avec la basse vallée de la Siagne, la majorité des terres labourables du département.

Le recensement général agricole fait état d'une diminution de 60% du nombre d'exploitations dans les communes de la plaine du Var, en 20 ans.

##### **La commune de La Gaude**

Le territoire communal fait partie des communes des aires d'Appellation d'Origine Contrôlée - Appellation d'Origine Protégée Huile d'olive de Nice, AOC-AOP Olive de Nice, AOC-AOP Pâte d'olive de Nice, et Indication Géographique Protégée Miel de Provence, Alpes-Maritimes blanc, Alpes-Maritimes rosé, Alpes-Maritimes rouge, Méditerranée blanc, Méditerranée rosé, et Méditerranée rouge.

La SAU communale représentait 23,1 ha en 2010, soit 1,4 ha de moins par rapport à 2000. Sur la période 2000-2010, l'évolution de la SAU est de - 6%. On constate : une augmentation de la taille des exploitations agricoles, une nette progression de l'arboriculture (y compris oléiculture) dont la SAU a quasiment doublé en 10 ans, une diminution de la surface affectée à l'horticulture.

##### **Le site de La Baronne**

Actuellement, seul le CREAT, géré par la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes, pratique des activités agricoles à des fins de recherche dans l'aire d'étude. En dehors de l'aire d'étude, le secteur de La Baronne présente toujours un usage agricole affirmé malgré l'étalement urbain et l'enrichissement de certaines parcelles. D'après l'étude menée par la Chambre d'Agriculture pour le compte de l'EPA Plaine du Var, la zone n'offre en l'état aucune potentialité agronomique.

#### 4.4.6. Occupation du sol, équipements, réseaux

##### 4.4.6.1. Occupation du sol

#### A. Contexte général

##### La plaine du Var, ancien territoire agricole subi depuis quelques décennies une mutation profonde.

Le coteau dont le mitage a commencé se décompose petit à petit.

#### B. Contexte local

##### ► La commune de La Gaude

Source : Rapport de présentation du PLU de La Gaude

La topographie communale a fortement influencé l'implantation de l'urbanisation et la forme urbaine.

En 2006, l'urbanisation, de par les contraintes topographiques, apparaît sous trois formes principales qui sont à mettre en relation avec les entités géographiques communales :

- Habitat groupé dans le village et aux abords immédiats qui se caractérise par un habitat dense accolé, desservi par une voirie étroite avec des pentes soutenues. Le centre ancien est orienté sud et s'est implanté sur les pentes qui descendent du plateau. **Au hameau de La Baronne, dans le prolongement du noyau existant est aussi venu se greffer une opération d'habitat groupé ;**
- Habitat pavillonnaire éparpillé sur le secteur du plateau qui s'est réalisé au gré des opportunités foncières, sans logique apparente et qui dégage encore de très beaux espaces non bâtis. La voirie, exceptée pour le secteur compris entre Les Colles et Les Condaminas, est très étroite et sans issue ;
- Habitat pavillonnaire linéaire sur les trois principales lignes de crêtes qui révèle un foncier utile très réduit. A part quelques opérations d'habitat groupé (Domaine de l'Etoile, La Maure,...) l'urbanisation se réduit à des constructions de part et d'autre de la voirie.

Les deux dernières formes urbaines correspondent aux constructions les plus récentes. Elles se positionnent sur des anciens espaces agricoles dont l'activité avait elle-même colonisée les lignes de crêtes (culture florale) et le secteur du plateau (arboriculture).

Ces différentes formes urbaines qui s'entrecroisent à La Gaude rendent difficile la lisibilité communale. L'habitat qui s'étend du nord au sud comprend de nombreux quartiers dissociés des pôles de vie principaux.

##### ► Le quartier de La Baronne

##### Etat actuel

Le quartier de La Baronne est annexé à la commune depuis 1791, par prélèvement sur la commune de Saint-Laurent-du-Var.

Le secteur comprend :

- Un centre ancien, autour duquel s'est développé un tissu urbain composé de petits collectifs et d'un habitat individuel groupé ;
- D'anciennes terres agricoles, récemment construites ou encore utilisées.

Le centre possède un certain nombre de fonctions : accueil scolaire, accueil administratif, accueil commercial, espace de sociabilité, habitat.

Aujourd'hui, **le secteur de La Baronne présente un tissu mixte qui emprunte des références, à l'activité, à l'agriculture, au pavillonnaire et offre quelques amorces d'agrégation.** Chaque fragment urbain fonctionne sur lui-même sans cohérence d'ensemble, un mode qui limite le développement, engendre un suréquipement de voiries, des incohérences et des coupures, à l'heure où l'aménagement prône économie et cohérence.

**Ce secteur est identifié dans la DTA et le PLU comme espace d'urbanisation nouvelle et de restructuration.**



Le hameau de La Baronne vu depuis les coteaux de La Gaude - Source : INGÉROP

## AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DE LA BARONNE

EPA Éco-Vallée Plaine du Var

### ► L'aire d'étude

Le site fait partie d'un ensemble nommé « Les casiers du Var », ensemble de terrains gagnés sur le lit du cours d'eau par endiguement de ce dernier après-guerre.

#### Partie nord

Propriété de la Direction de l'Environnement du Conseil Départemental, il s'agit d'une **vaste friche** comprenant :

- Un bâtiment de l'ancien conservatoire de végétaux et une maison à l'abandon en partie est ;
- Des dépôts d'origine et de qualité chimique inconnues ;
- Une vaste plantation expérimentale de cyprès.

Cette partie du site est exempte de recouvrement de surface (friches, vergers, gravillons). Un chemin gravillonné traverse la zone d'ouest en est. Un poste transformateur en activité, est présent en partie ouest de la parcelle.



Partie nord de l'aire d'étude vue depuis les coteaux de La Gaude - Source : INGÉROP



Ancienne plantation expérimentale de cyprès - Source : INGÉROP

#### Partie centrale

Elle abrite les **installations du CREAT**, notamment :

- Un bâtiment principal accueillant des bureaux, un atelier et des logements de fonction ;
- Un bâtiment accueillant une salle de conférence en partie nord-ouest ;
- Diverses installations : serres, chaufferie bois, citerne de gaz.



Le CREAT vu depuis les coteaux de La Gaude - Source : INGÉROP



Salle de conférence - Source : INGÉROP

#### Partie sud

Elle abrite les locaux de la **Division des Routes métropolitaines NCA**, elle comprend :

- Un bâtiment accueillant les bureaux du service voirie exploitation de Métropole Nice CA, au nord-est ;
- Un bâtiment accueillant les vestiaires du service voirie exploitation ;
- Un parking pour véhicules légers recouvert d'enrobé, localisé entre le bâtiment de bureaux et les vestiaires ;
- Un bassin de rétention d'eau (un forage de captage des eaux de la nappe alluviale du Var est présent à ce niveau du site) ;
- Des serres à l'abandon à l'est.



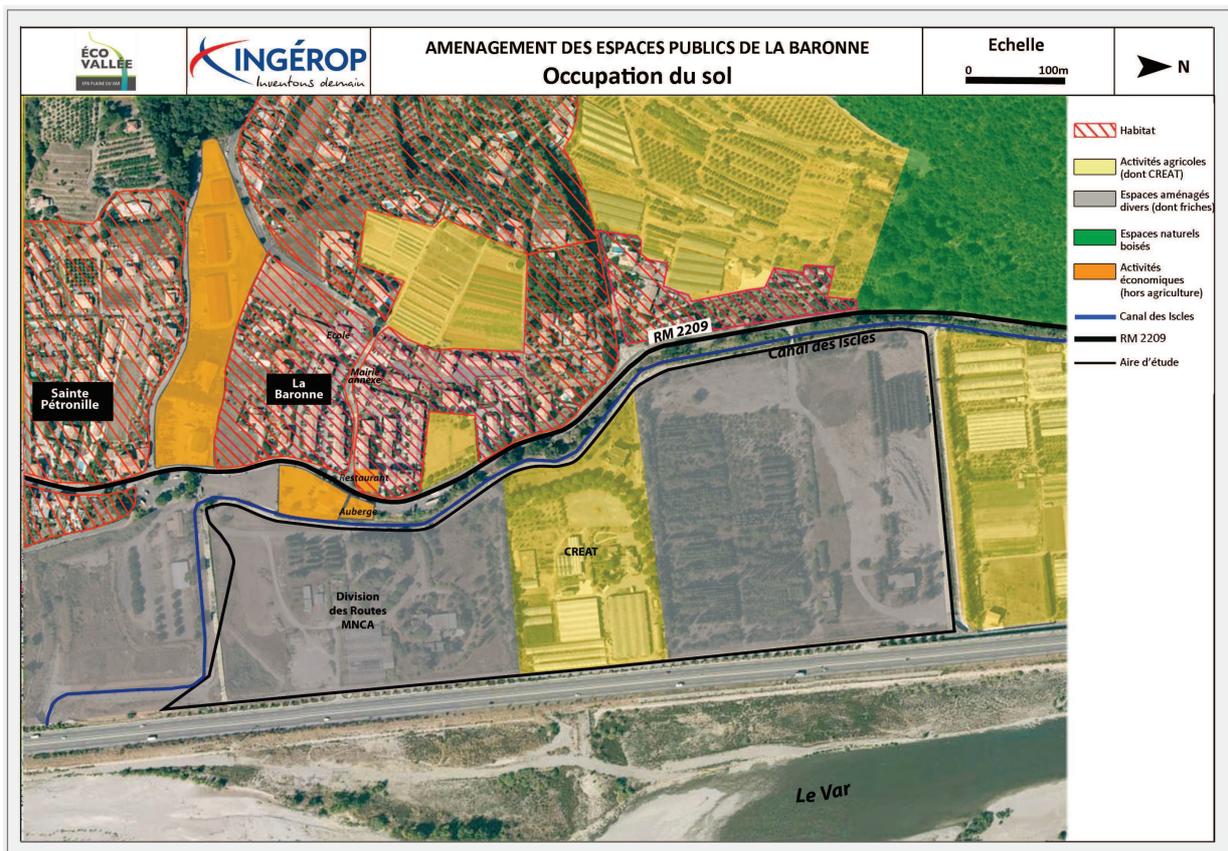
La partie sud vue depuis les coteaux de La Gaude - Source : INGÉROP



Bâtiment - Source : INGÉROP

NOTICE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Figure 51 : Occupation du sol



► **Développement urbain futur sur le secteur de La Baronne**

La Baronne a été identifiée au sein de la DTA et dans le PLU pour être un site de **localisation d'une urbanisation nouvelle et de restructuration**. A terme, il accueillera notamment des équipements d'importance tels que le nouvel échangeur de la RM 6202 bis et la future plateforme agro-alimentaire.

4.4.6.2. Equipements publics

**A. Contexte général**

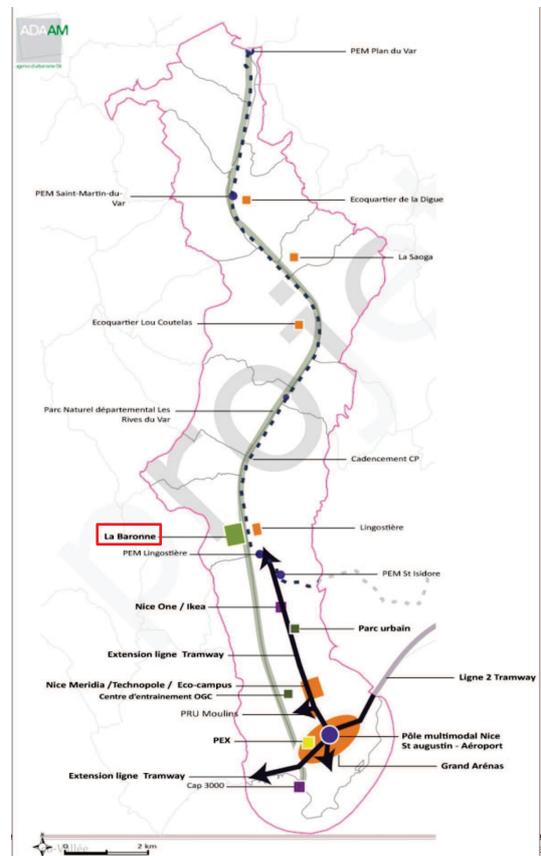
Grâce à sa situation stratégique au sein de la Métropole Nice Côte d'Azur, la plaine du Var accueille de nombreux équipements publics :

- Equipements touristiques, sportifs, culturels et évènementiels, parmi lesquels : le stade Allianz Riviera, le palais Nikaïa et le stade Charles Ehrmann, le bassin olympique, le parc Phoenix et le musée des Arts asiatiques, le port de Saint-Laurent-du-Var, un parc hôtelier ;
- Equipements d'intérêt métropolitain à vocation économique et de formation-recherche : éco-campus (Institut Méditerranéen du Risque, de l'Environnement et du Développement Durable, école supérieur de commerce, écoles et centre de formation d'apprentis spécialisés, International School of Nice), pépinière d'entreprises ;
- Equipements administratifs majeurs : services de la Métropole Nice-Côte d'Azur, centre administratif départemental des Alpes-Maritimes, chambre des métiers et de l'artisanat à Saint-Laurent-du-Var, Côte d'Azur Habitat, Nouveau Logis Azur, CNFPT à Saint-Laurent-du-Var ;
- Equipements de proximité et services à la population ; la partie niçoise de la plaine du Var, Saint-Laurent-du-Var, Carros et La Gaude concentrent plus de 80% de ces équipements ;
- Equipements d'enseignement du secondaire répartis sur l'ensemble du territoire.

**Le secteur de La Baronne a été retenu pour accueillir la plateforme agro-alimentaire du futur MIN** (Cf. carte ci-contre).

Figure 52 : Les grands projets à l'échelle de la Plaine du Var

Source : EPA, Plaine du Var



### B. Contexte local

La commune de La Gaude dispose de nombreux équipements liés aux services publics, la santé, l'action sociale, l'enseignement, la culture, le tourisme, le commerce.

Le hameau de La Baronne fonctionne comme un espace rural grâce aux équipements dont il dispose :

- Mairie annexe ;
- Ecole maternelle comprenant 2 classes et 45 élèves ;
- Deux hôtels-restaurants : l'Auberge de la Baronne, le Marquis ;
- Quelques commerces de proximité.

A travers ses diverses fonctions, le hameau de La Baronne fonctionne comme un petit village. Cet ensemble est positionné au-dessus de la route départementale. Il dispose d'équipements lui permettant d'être relativement indépendant du reste de la commune (une école, un bar-restaurant, une mairie annexe). Toutefois, des petits commerces et des services liés à la vie quotidienne pourraient compléter cet ensemble.

#### 4.4.6.3. Réseaux techniques

##### A. Réseaux secs

Une ligne aérienne d'électricité de 225 kV traverse l'aire d'étude. On note la présence d'un poste de transformation électrique de 200 kV dans la partie nord du site.

Les réseaux GRDF et téléphonie sont enfouis sous la RM 2209.

Cette dernière est éclairée, au droit de l'aire d'étude.

##### B. Réseaux humides

On notera que la Métropole Nice Côte d'Azur a prévu de renforcer l'ensemble des réseaux d'alimentation en eau potable, d'assainissement et d'évacuation des eaux pluviales dans le secteur de La Baronne.

Une canalisation d'eau potable gérée par la société du canal rive droite du Var traverse l'aire d'étude du nord au sud.

Le secteur de La Baronne est desservi par le réseau d'assainissement collectif. Les effluents générés dans ce secteur sont traités par la station d'épuration de Saint Laurent du Var. On notera toutefois, que la partie nord-ouest de l'aire d'étude est située dans le zonage d'assainissement non collectif d'après le zonage du PLU de La Gaude.

Le canal des Iscles sert actuellement d'exutoire pour les eaux pluviales au droit de l'aire d'étude. L'exutoire du canal est le Var.

#### OCCUPATION DU SOLS, EQUIPEMENTS ET RESEAUX

##### Ce qu'il faut retenir

##### Occupation du sol

Sur la commune de La Gaude, la topographie communale a fortement influencé l'implantation de l'urbanisation et la forme urbaine.

Le secteur de La Baronne constitue un pôle urbain à l'échelle de la commune de La Gaude et fonctionne à la fois comme un petit village. Il présente un tissu mixte qui emprunte des références, à l'activité, à l'agriculture, au pavillonnaire et offre quelques amorce d'agrégation.

La Baronne a été identifiée au sein de la DTA pour être un site de localisation d'une urbanisation nouvelle et de restructuration. A terme, le secteur accueillera notamment des équipements d'importance tels que le nouvel échangeur de la RM 6202 bis et la future plateforme agro-alimentaire.

Dans ce contexte, la commune a identifié La Baronne comme un enjeu prioritaire de développement, raison pour laquelle ce secteur accueille les deux seules zones d'urbanisation définies au PLU.

Afin d'organiser le développement, l'EPA a réalisé une étude urbaine portant sur un vaste périmètre qui s'étend sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var.

Entre le hameau de La Baronne et le Var, l'aire d'étude comprend :

- au nord, une partie en friche qui accueille des dépôts divers et des structures à l'abandon,
- une partie centrale qui abrite les locaux du CREAT,
- une partie sud du site abrite les locaux des services voirie et exploitation.

##### Equipements publics

Grâce à sa situation stratégique au sein de la Métropole Nice Côte d'Azur, la plaine du Var accueille de nombreux équipements publics à rayonnement métropolitain existants et à venir.

Le hameau de La Baronne fonctionne comme un espace rural grâce aux équipements dont il dispose : mairie annexe, école maternelle, deux hôtels-restaurants, quelques commerces de proximité.

##### Réseaux

L'aire d'étude est traversée par une ligne aérienne d'électricité de 225 kV et dispose d'un poste de transformation. Elle offre des possibilités de raccordement aux réseaux gaz, électricité, téléphonie, eaux usées existants au droit de la RM 2209. Seul le hameau est desservi par le réseau métropolitain d'alimentation en eau potable. Les eaux pluviales sont collectées par le canal des Iscles dont l'exutoire est le Var.

#### 4.4.7. Organisation des déplacements

##### 4.4.7.1. Contexte général

Source : Enquête Ménages Déplacements, 2009

Une enquête sur tous les modes de transports a été réalisée sur le département en 2009, un jour moyen de semaine.

Avec 3,42 déplacements par jour et par personne, on constate une baisse de 13% par rapport à 1998 sur le territoire enquêté ; ce chiffre est le reflet d'un changement de pratiques et de comportements observés dans les grandes agglomérations françaises ayant pris ce type d'initiatives.

Les parts modales ont, elles aussi, évoluées. Si la voiture reste le mode dominant, sa part modale a baissé de 6 points quand le transport collectif augmente de 25% et les deux roues motorisés de 33%. Le nombre des déplacements piétonniers reste élevé et constant.

Toutefois, ces répartitions modales sont contrastées selon les territoires, notamment la part modale voiture qui est plus élevée sur le moyen et le haut pays que sur le littoral. A l'inverse, l'utilisation des transports collectifs est de plus en plus faible à mesure qu'on s'éloigne du littoral.

On constate en outre une diminution de la part des usagers n'utilisant que la voiture et une augmentation du nombre d'usagers qui utilisent plusieurs modes de déplacements. En revanche, la pratique de l'intermodalité (plusieurs modes pour un déplacement) reste encore très marginale.

Les flux internes à la Métropole sont dominants avec 3 déplacements sur 4.

Le réseau routier présente peu de marge d'évolution.

##### 4.4.7.2. Contexte local

#### A. Réseau routier

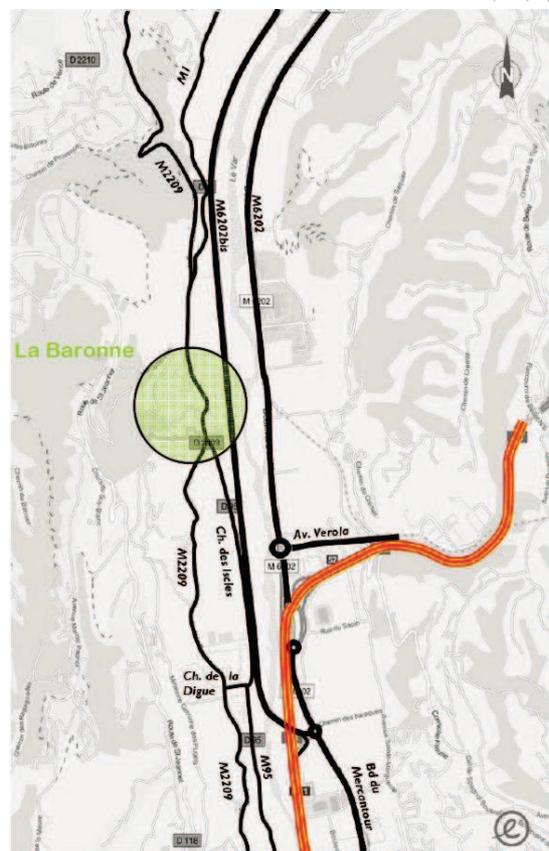
##### ► Infrastructures existantes

Le secteur de La Baronne comprend :

- Une voirie structurante à l'échelle de la plaine du Var : la **RM 6202 bis** qui relie les communes de la basse vallée du Var, depuis la zone industrielle de Carros, au nord, au quartier de Saint-Isidore sur la commune de Nice, au sud. Il s'agit d'une route à 2x2 voies et à chaussées séparées par un terre-plein sur laquelle la vitesse maximale autorisée est de 110 km/h. A l'heure actuelle, elle ne permet pas échanges directs avec le secteur de La Baronne ;
- Deux voiries secondaires **RM 2209** et **RM 95** qui, de par les contraintes d'accessibilité du réseau viarie de l'ouest du Var, cumulent les fonctions : échanges et desserte locale de la rive droite du Var mais aussi transit, en concurrence de la RM 6202bis, pour franchir le Var plus au sud au niveau de l'échangeur de Saint-Laurent du Var.

Figure 53 : Réseau routier

Source : Etude de trafic, EGIS, Septembre 2014



Actuellement, les accès à l'aire d'étude sont assurés depuis la RM 2209 au moyen de trois ouvrages de traversée permettant le franchissement du canal des Iscles.

► **Trafics routiers actuels**

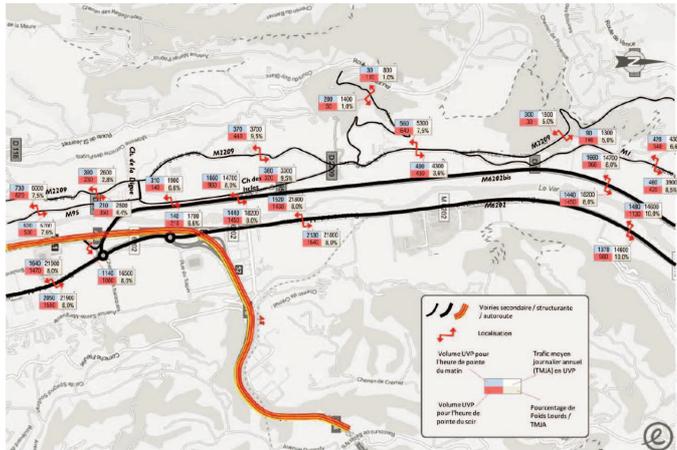
Le diagnostic circulatoire réalisé sur le secteur fait état de niveaux de trafic élevés sur la RM 6202 bis : de l'ordre de 30 000 à 35 000 véhicules/jour.

Les niveaux de trafics sont plus modérés sur les autres voies irriguant la rive droite du Var avec toutefois des disparités suivant les sections traversées :

- 3 000 à 10 000 véhicules/jour suivant les sections de la RM 2209, la section la plus intense se situe au droit de l'aire d'étude avec 9 600 véhicules/jour dont 5,8% de poids-lourds ;
- 12 000 véhicules/jour sur la RM 95, qui se réduisent à 4 000 véhicules/jour sur le chemin des Iscles, du fait des caractéristiques contraignantes (largeur et accessibilité).

Figure 54 : Trafic routier à l'état actuel

Source : Etude de trafic, EGIS, Septembre 2014



Actuellement, peu de dysfonctionnements circulatoires sont constatés au droit du site de La Baronne. En 2010, une étude mettait toutefois en évidence deux dysfonctionnements circulatoires sur la RM 95 au sud du hameau :

- Des niveaux de trafic élevés dans la traversée de la zone industrielle de Saint-Laurent-du-Var, cette dernière connaissant un trafic PL parfois important en lien avec l'activité de la zone (8 à 10% de part PL sur les RM 2209 et RM 95) ;
- Un trafic important, que ce soit en VL ou en PL, constaté sur le Chemin des Iscles, alors que cette voie est réservée aux riverains et interdite aux PL de plus de 3,5 tonnes.

► **Projet de demi-échangeur sud de La Baronne**

Ce projet a pour objet d'accompagner le développement des projets des communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var et de permettre la poursuite du développement socio-économique métropolitain par l'amélioration sensible de l'accessibilité locale et des conditions générales de circulation en rive droite du Var. Il a fait l'objet d'une concertation du 3 novembre au 5 décembre 2014 et d'un bilan de concertation en date de janvier 2015.

Figure 55 : localisation du demi-échangeur



Cet aménagement comprendra :

- La réalisation d'une bretelle de sortie de la RM 6202 bis en direction de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var, avec passage souterrain d'environ 50 m sous la RM 6202 bis ;
- La création d'une bretelle d'entrée sur la RM 6202 bis depuis La Gaude et Saint-Laurent-du-Var ;

- La réalisation d'un carrefour giratoire destiné à la desserte de la future plateforme agro-alimentaire à mi-chemin entre la RM 2209 et la RM 6202 bis ;
- La réalisation d'un carrefour sur la RM 2209 ;
- La déviation de la piste cyclable existante ;
- La déviation et la couverture partielle du canal d'évacuation des eaux pluviales ;
- Des aménagements paysagers ;
- Des protections acoustiques.

► **Transports en commun**

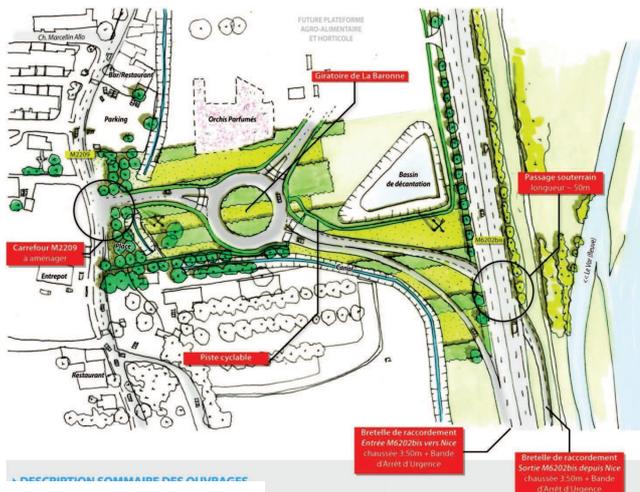
Le secteur de La Baronne est desservi par **3 lignes de bus** qui empruntent la RM 2209 :

- Ligne n°706, Gattières - Saint-Laurent-du-Var (Centre commercial) ;
- Ligne n°707, Saint-Laurent-du-Var – Carros (Centre commercial) ;
- Ligne n°70.

Sur la RM 2209, les arrêts de bus ont été aménagés pour éviter toute perturbation de la circulation lors des arrêts (Cf. Carte « Mobilités douces ci-après »).

Figure S6 : Projet de demi-échangeur Sud de La Baronne

Source : Dossier de concertation



Arrêt de bus sur la RM 2209 au sud de Ba Baronne-Source : INGÉROP

► **Itinéraires cyclables**

Actuellement, le secteur de La Baronne constitue l'extrémité sud de la **voie verte « Carros-Gilette »**. Cette piste cyclable longe le Var, en rive droite, entre La Gaude et Gilette sur une longueur de 15 km.

Elle longe l'aire d'étude au sud et à l'est.



Accès à la voie verte « Carros-Gilette » - Source : INGÉROP

D'après l'étude de trafic réalisée par EGIS en septembre 2014, sa mise en service se traduira par :

- une baisse significative des trafics sur les RM2209 et RM95 au sud ;
- une forte hausse des trafics sur RM6202bis au sud ;
- une baisse des trafics sur la RM6202bis et RM1 au nord du projet (délestage de La Manda) ;
- Peu d'incidence sur la RM6202.

B. **Modes doux**

► **Liaisons piétonnes**

La place du piéton reste très limitée localement (Cf. Carte « Mobilités douces ci-après »). Seule la traversée du hameau de La Baronne et l'accès aux arrêts de bus sont aménagés pour les piétons.

Figure 57 : Transport et mobilité douce



ORGANISATION DES DEPLACEMENTS

*Ce qu'il faut retenir*

L'enquête Ménages Déplacements de 2009 portant sur tous les modes de transports à l'échelle du département montre que si la voiture reste le mode dominant, sa part modale a baissé de 6 points quand le transport collectif augmente de 25% et les deux roues motorisés de 33% par rapport à 1998. Toutefois, ces répartitions modales sont contrastées selon les territoires, notamment la part modale voiture qui est plus élevée sur le moyen et le haut pays que sur le littoral. A l'inverse, l'utilisation des transports collectifs est de plus en plus faible à mesure qu'on s'éloigne du littoral. Le nombre des déplacements piétonniers reste élevé et constant. Le réseau routier présente peu de marge d'évolution.

Le secteur de La Baronne est desservi par deux voiries secondaires, à savoir la RM 2209 et la RM 95 qui, de par les contraintes d'accessibilité du réseau viarie de l'ouest du Var, cumulent les fonctions : échanges et desserte locale de la rive droite du Var mais aussi transit.

Les niveaux de trafics sont plus modérés que sur les autres voies irriguant la rive droite du Var avec toutefois des disparités suivant les sections traversées :

- 3 000 à 10 000 véhicules/jour suivant les sections de la RM 2209, la section la plus intense se situe au droit de l'aire d'étude ;
  - 12 000 véhicules/jour sur la RM 95, qui se réduit à 4 000 véhicules/jour sur le chemin des Iscles.
- Actuellement, peu de dysfonctionnements circulatoires sont constatés au droit du site de La Baronne.

Le projet de demi-échangeur sud de La Baronne est à l'étude. Il a pour objet d'accompagner le développement des projets des communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var et de permettre la poursuite du développement socio-économique métropolitain par l'amélioration sensible de l'accessibilité locale et des conditions générales de circulation en rive droite du Var.

Le secteur de La Baronne est desservi par 3 lignes de bus empruntant la RM 2209 sur laquelle plusieurs arrêts sont positionnés.

Le hameau de La Baronne constitue l'extrémité sud de la voie verte « Carros-Gilette ». Cette piste cyclable longe le Var, en rive droite, entre La Gaude et Gilette sur une longueur de 15 km. Elle longe l'aire d'étude au sud et à l'est.

La place du piéton reste très limitée localement. Un trottoir est aménagé sur seulement un côté de la RM 2209, au niveau du hameau de La Baronne.

#### 4.4.8. Risques technologiques

##### 4.4.8.1. Transports de matières dangereuses

Une matière dangereuse est une substance qui peut représenter un danger pour l'homme, les biens ou l'environnement, en raison de ses propriétés physiques ou chimiques. Celles-ci peuvent provoquer des réactions en cas d'ouverture ou de dégradation de l'enveloppe les contenant (citerne, conteneurs, canalisations...). Ces matières peuvent être inflammables, explosives, toxiques, corrosives, radioactives...  
Les risques majeurs associés aux Transports de Matières Dangereuses (TMD) sont consécutifs à un accident se produisant lors du transport. Les vecteurs de transport de ces matières dangereuses sont nombreux : routes, voies ferrées, mer, fleuves, canalisations souterraines et, moins fréquemment, voies aériennes.



##### A. Contexte général

A l'échelle de la plaine du Var, ce risque est lié à la présence de plusieurs infrastructures :

- Infrastructures routières, axes privilégiés d'échange entre Italie, France et Espagne: A8 et voies ferrées ; flux quotidien estimé à 200 à 300 véhicules transportant des matières dangereuses ;
- Canalisation de gaz naturel en rive gauche du Var et pour partie en rive droite à hauteur de Gattières ;
- Approvisionnement en kérosène de l'aéroport : déplacement et stockage de matières dangereuses.

##### B. Contexte local

Avec un territoire traversé par de multiples axes routiers et en particulier par des axes structurants tels que la RM 620 2bis ou la RM 2209, La Gaude est concernée par le risque lié au transport terrestre des matières dangereuses.

L'aire d'étude est exposée du fait de la desserte par la RM 2209.

##### 4.4.8.2. Risque industriel

Un risque industriel majeur est un événement accidentel dans une installation localisée et fixe, qui met en jeu des produits ou procédés industriels dangereux et qui entraîne des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et/ou l'environnement. Il peut s'agir de : - l'incendie de produits inflammables solides, liquides ou gazeux. Outre les effets des brûlures, les substances présentes peuvent émettre des fumées toxiques asphyxiantes. - l'explosion de gaz ou de poussières due à la formation de mélanges réactifs qui peut avoir des effets mécaniques (du fait du souffle et de l'onde de pression) et/ou thermiques. - la dispersion de produits dangereux dans l'air, l'eau ou le sol, toxiques par inhalation, l'ingestion ou les contacts avec la peau.



##### A. Contexte général

Sur le territoire de la plaine du Var, on recense trois établissements SEVESO :

- A Carros seuil haut : PRIMAGAZ (stockage de gaz butane/propane - 400 m<sup>3</sup>) ;
- A Gilette seuil bas : la Mesta Chimie fine (usine chimique - 150 tonnes de produits toxiques) ;
- A La Roquette-sur-Var seuil bas : LINDE GAS (stockage de gaz).

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et la réparation des dommages prévoit la mise en place de PPRt autour des installations figurant sur la liste prévue au IV de l'article L. 515-8 du code de l'environnement.

L'exploitation Primagaz située dans la ZI de Carros-Le Broc est soumise à cette réglementation et le PPRt de cet établissement a été prescrit par l'arrêté préfectoral n°2009-73 0 du 16 octobre 2009 et a été prorogé les 11 décembre 2012, 27 décembre 2012 et 14 avril 2014. Le préfet des Alpes-Maritimes a porté officiellement la connaissance du risque aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme le 26 juin 2009, et la connaissance du risque sur le secteur doit être prise en compte au titre de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme.

##### B. Contexte local

Plusieurs établissements soumis au régime des ICPE sont recensés sur la commune de La Gaude : Aster Biotechnologies, IBM Industries, Iris Pharma, Malongo.

Aucune ICPE n'est implantée dans l'aire d'étude.

#### RISQUES TECHNOLOGIQUES

*Ce qu'il faut retenir*

##### Transport de matières dangereuses

A l'échelle de la plaine du Var, ce risque est lié à la présence de plusieurs infrastructures routières, de canalisations de gaz et à l'approvisionnement en kérosène de l'aéroport.

L'aire d'étude est exposée du fait de la desserte par la RM 2209.

##### Risque industriel

Sur le territoire de la plaine du Var, on recense trois établissements SEVESO et de nombreux établissements soumis au régime des ICPE.

On ne recense aucune ICPE dans l'aire d'étude.

## 4.5. Cadre de vie

### 4.5.1. Qualité de l'air

#### 4.5.1.1. Notions relatives à la pollution atmosphériques

#### A. Généralités

Les effets de la pollution atmosphérique se décomposent selon trois échelles spatiales qui dépendent de la capacité des polluants à migrer et de leur impact sur l'environnement :

- L'échelle locale (ville) concerne directement les polluants ayant un effet direct sur la santé des personnes et les matériaux. Cette pollution est couramment mesurée par les associations agréées de la surveillance de la qualité de l'air ;
- L'échelle régionale (environ 100 km) impactée par des phénomènes de transformations physico-chimiques complexes tels que les pluies acides ou la formation d'ozone troposphérique ;
- L'échelle globale (environ 1 000 km) dépend des polluants ayant un impact au niveau planétaire comme le changement climatique.

#### B. Principaux polluants atmosphériques

Les principaux indicateurs de la pollution industrielle et urbaine sont listés dans les Directives Européennes concernant l'évolution et la gestion de la qualité de l'air (directive CE du 27 septembre 96 et directive CE du 22 avril 1999), il s'agit de :

- L'anhydride sulfureux ou dioxyde de soufre ;
- Le dioxyde d'azote ;
- Le monoxyde de carbone ;
- Les particules en suspension (PM10) et les particules fines (PM2,5) ;
- Les hydrocarbures aromatiques polycycliques dont le benzène ;
- L'ozone ;
- Les métaux lourds : plomb, cadmium, arsenic, nickel et mercure.

## C. Seuils réglementaires

POLLUANT	SEUIL	PARAMETRE	VALEUR EN µg/m³ »
Dioxyde d'azote	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	40
	Valeur limite	Moyenne annuelle	40
	Seuil d'information	Moyenne horaire	200
	Seuil d'alerte	Moyenne horaire Moyenne horaire si le dépassement a été enregistré pendant 2 jours consécutifs et qu'il est prévu pour le lendemain	400 200
Dioxyde de soufre	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	50
	Valeur limite	Moyenne journalière	125 à ne pas dépasser plus de 3 jr/an
		Moyenne horaire	350 à ne pas dépasser plus de 24 h/an
	Seuil d'information	Moyenne horaire	300
Seuil d'alerte	Moyenne sur 3 h	500	
PM10	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	30
	Valeur limite	Moyenne annuelle	40
		Moyenne journalière	50 à ne pas dépasser plus 35 jr/an
	Seuil d'information	Moyenne journalière	50
Seuil d'alerte	Moyenne journalière	80	
PM2,5	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	10
	Valeur cible	Moyenne annuelle	20
	Valeur limite	Moyenne annuelle	25
Ozone	Objectif de qualité	Moyenne glissante sur 8h	120
	Objectif de qualité pour la protection de la végétation	AOT40 de mai à juillet de 8h à 20h	6 000 µg/m³/h
	Seuil d'information	Moyenne horaire	180
		Moyenne horaire sur 3h	240
Seuil d'alerte	Moyenne horaire	360	
	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	2
Benzène	Valeur limite	Moyenne annuelle	5
	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	2
Monoxyde de carbone	Valeur limite	Moyenne sur 8h	10 000

4.5.1.2. Documents cadres

**A. Schéma régional climat, air, énergie**



*La loi Grenelle 2 prévoit l'élaboration dans chaque région d'un schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. Elaboré conjointement par l'Etat et la Région, sa vocation est de définir les grandes orientations et objectifs régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique. Il est décliné de manière opérationnelle dans différents plans d'actions en fonction des territoires auxquels il s'applique : PPA, PCET, PDU, SCOT, PLU, PLH... Le Schéma Régional Eolien qui lui est annexé définit en outre les parties du territoire favorables au développement de l'énergie éolienne.*

Le SRCAE de Provence-Alpes-Côte d'Azur a été adopté par le Conseil Régional le 18 juin 2013 et arrêté par le Préfet de Région le 17 juillet 2013.

Le SRCAE définit un scénario engageant qui porte des objectifs régionaux ambitieux :

- Diminuer de 25% la consommation énergétique régionale à 2030 par rapport à 2007 ;
- Couvrir 25% de la consommation énergétique régionale en 2030 par des énergies renouvelables ;
- Diminuer de 33% les émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 2005 ;
- Réduire de 30% les émissions de particules fines (PM 2,5) d'ici 2015 et de 40% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) d'ici 2020.

Le SRCAE définit 45 orientations permettant l'atteinte de ces objectifs. Parmi ces orientations, 7 sont spécifiques à la qualité de l'air :

**Air 1** - Réduire les émissions de composés organiques volatils précurseurs de l'ozone afin de limiter le nombre et l'intensité des épisodes de pollution à l'ozone ;

**Air 2** - Améliorer les connaissances sur l'origine des phénomènes de pollution atmosphérique et l'efficacité des actions envisageables ;

**Air 3** - Se donner les moyens de faire respecter la réglementation vis-à-vis du brûlage à l'air libre ;

**Air 4** - Informer sur les moyens et les actions dont chacun dispose à son échelle pour réduire les émissions de polluants atmosphériques ou éviter une surexposition à des niveaux de concentrations trop importants ;

**Air 5** - Mettre en œuvre, aux échelles adaptées, des programmes d'actions dans les zones soumises à de forts risques de dépassements ou à des dépassements avérés des niveaux réglementaires de concentrations de polluants (particules fines, oxydes d'azote) ;

**Air 6** - Conduire, dans les agglomérations touchées par une qualité de l'air dégradée, une réflexion systématique sur les possibilités d'amélioration, en s'inspirant du dispositif ZAPA ;

**Air 7** - Dans le cadre de l'implantation de nouveaux projets, mettre l'accent sur l'utilisation des Meilleures Techniques Disponibles et le suivi de Bonnes Pratiques environnementales, en particulier dans les zones sensibles.

**B. Plan de protection de l'atmosphère**



*Le PPA, issu de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Titre III, article 8) est un outil permettant au Préfet de prendre des mesures pour lutter contre la pollution atmosphérique. Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones dans lesquelles le niveau dans l'air ambiant de l'un au moins des polluants, évalué conformément aux dispositions des articles R. 221-1 à R. 221-3, dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible mentionnée à l'article R. 221-1.*

Le PPA révisé des Alpes-Maritimes du Sud a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 6 novembre 2013.

Le PPA des Alpes-Maritimes Sud donne des objectifs :

- En termes de concentrations : ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs réglementaires, avec une priorité sur les particules et les oxydes d'azote ;
- En termes d'émissions : déclinier localement la directive plafond et les objectifs des lois
- Grenelle ;
- En termes d'exposition de la population : tendre à une exposition minimale de la population à la pollution et traiter les points noirs résiduels par des actions spécifiques.

Le PPA comprend 31 actions pérennes, réglementaires ou non, réparties comme suit :

- Transport/Aménagement/Déplacement: 18 actions ;
- Industrie: 7 actions ;
- Chauffage Résidentiel/Agriculture/Brûlage : 5 actions ;
- Tous secteurs : 1 action.

Figure 58 : Synthèse des actions du PPA

Source : PPA 06

Type Mesure	N°	Secteur	Intitulé
Réglementaire	1.1	Industrie	Améliorer les connaissances sur les émissions et préciser des actions ciblées aux émetteurs de plus de 1 tonne par an
	1.2	Industrie	Améliorer les connaissances sur les émissions et préciser des actions ciblées aux carrières, aux stations de broyage/concassage et aux stations de transit relevant des rubriques 2515 et 2517 soumises à autorisation
	2	Industrie	Réaliser des études technico-économiques et mettre en place des actions de réduction appropriées
	3	Industrie	Réduire les émissions des installations de combustions d'une puissance comprise entre 2 et 20 MW
	4	Industrie	Réduire les émissions des Usines d'Incineration d'Ordures Menagères (UJOM)
	5	Industrie	Réduire les émissions de COV des stations- service et dépôts de kérosène
	6.1	Transport	Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, notamment pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des Valeurs Limites PM / NOx
	6.2	Transport	Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact
	7.1	Transport	Mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations et des plans de déplacements établissements scolaires
	7.2	Transport	Imposer des objectifs qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants

Type Mesure	N°	Secteur	Intitulé
Réglementaire	8	Transport	Imposer un nouvel objectif de renouvellement des flottes de 30% et de recours aux filières alternatives
	9.1	Transport	Réduire les émissions du Port de Nice Villefranche Santé par l'électrification des navires à quai
	9.2	Transport	Réduire les émissions de l'aéroport de Nice
	10	Résidentiel / Tertiaire	Imposer des valeurs limites à l'émission pour les installations de combustion (tous combustibles) de puissance comprise entre 400 kW et 2 MW
	11	Résidentiel / Tertiaire	Limiter les émissions des installations de combustion bois de puissance inférieure à 400 kW utilisées pour le chauffage domestique
	12	Résidentiel / Tertiaire	Limiter les émissions de particules et d'autres produits de combustion (HAP) associées aux brûlages.
Volontaire	13.1	Transport	Mettre en place des voies de télépéage sans arrêt au niveau des barrières de péages
	13.2	Transport	Créer ou agrandir des parkings de covoiturage sur l'A8
	14	Transport	Mettre en place des contrats d'axe dans le cadre de la mise en œuvre de nouveaux projets transport en commun en site propre (TCSP)
	15.1	Transport	Instaurer des objectifs qualité de l'air dans le cœur dense de l'agglomération de Nice

N°	Secteur	Intitulé	
15.2	Transport	Valoriser le schéma de développement des transports collectifs des autorités organisatrices des transports urbains	
15.3	Transport	Développer les services régionaux TER/LER 2012/2015 et les projets ferroviaires dans le cadre du CPER	
15.4	Transport	Développer l'information usager et l'intégration tarifaire	
16.1	Transport	Limiter les flux de Poids Lourd sur l'A8 dans le cadre des autoroutes de la mer	
16.2	Transport	Mettre en place et animer des « comités de transfert modal »	
17	Transport	Développer la mise en place de Chartes CO2	
18	Transport	Mise en place d'une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air	
19	Résidentiel / Tertiaire	Veiller à la bonne articulation entre le PPA et les Plans Climat Energie Territoriaux	
20	Résidentiel / Tertiaire	Conditionner les aides à la production du certificat de contrôle et du suivi Qualité de l'Air de l'installation	
Accompagnement	21	Industrie	Améliorer les connaissances sur les polluants (Particules notamment)
	22	Transversale	Mettre en place des démarches de formation, de sensibilisation et de pédagogie auprès des acteurs contribuant à la mise en œuvre des PPA et du grand public

La mise en œuvre du bouquet d'actions PPA dans son intégralité permettrait en 2015 de :

- Contribuer significativement aux objectifs nationaux de réduction des émissions de particules (loi Grenelle) et d'oxydes d'azote (directive NEC) et de permettre une quasi atteinte de l'objectif national pour les PM2.5 ;
- Respecter l'ensemble des valeurs limites pour les particules PM10 dans les stations de la zone sauf pour celle de Nice Magnan avec 56 µg/m³ en percentile 90.4 des moyennes journalières en 2015.
- Réduire d'environ 95% la part de la population résidentielle exposée à des dépassements de valeur limite pour les PM10 (critère le plus pénalisant à ce jour).

### C. Plan climat énergie territorial

Il s'agit d'un programme d'actions en faveur du développement durable sur un territoire. Apparus dans le plan climat national de 2004 comme un outil à disposition des collectivités, les PCET doivent être rendus obligatoires, pour les collectivités de plus de 50 000 habitants, par la loi « Grenelle 2 ». L'article 75 de la loi Grenelle 2 crée une obligation de bilans d'émissions pour les personnes morales de droit privé de plus de 500 salariés en métropole, de plus de 250 salariés en outre-mer, ainsi que pour l'Etat, les personnes morales de droit public de plus de 250 personnes, les régions, les départements, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et les communes et communautés de communes de plus de 50 000 habitants. Elle rend d'autre part obligatoires les plans climat-énergie territoriaux pour les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants.

La Métropole a adopté son PCET lors du conseil métropolitain du 4 février 2013.

La stratégie du Plan Climat Énergie Territorial, déclinée en programme d'actions, a été structurée autour de 6 objectifs stratégiques et 25 objectifs opérationnels.

Figure 59 : Axes stratégiques du PCET Nice Côte d'Azur

Source : PCET MNCA



#### 4.5.1.3. Surveillance de la qualité de l'air

En région PACA, l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air est Air PACA. Cette association est membre de la fédération ATMO, qui regroupe les 35 AASQA en France.

Cette surveillance a pour principaux objectifs de :

- Répondre aux exigences réglementaires ;
- Satisfaire aux attentes des acteurs locaux (collectivités, associations, industriels, ...) face aux enjeux sur la qualité de l'air auxquels ils sont confrontés.

Les éléments principaux pris en compte dans la surveillance sont :

- L'état de la qualité de l'air par rapport aux seuils réglementaires ;
- L'exposition des populations à la pollution ;
- Les questions locales liées à l'aménagement et à la qualité de l'air ;
- Les problématiques locales particulières (zones protégées, établissements sensibles, zones agricoles utilisant des pesticides, activités émettrices d'une pollution spécifique).

#### 4.5.1.4. Qualité de l'air

### A. Contexte général

Source : Bilan annuel de la qualité de l'air dans les Alpes-Maritimes en 2014, Air PACA

Les Alpes-Maritimes, à la topographie partagée entre littoral et montagne, offrent une répartition contrastée de la pollution.

L'étroite zone côtière regroupe la majorité de la population ainsi qu'une forte densité d'axes routiers, autoroutiers et quelques activités industrielles. Cette urbanisation dense et quasi continue génère une pollution urbaine essentiellement due aux transports. Les concentrations les plus élevées en dioxyde d'azote sont observées à proximité des axes routiers. Les particules fines émises par le secteur résidentiel/tertiaire et l'activité industrielle contribuent aussi à cette pollution.

L'arrière-pays est beaucoup plus rural et majoritairement constitué d'espaces naturels, dont le parc national du Mercantour. Il est pourtant régulièrement exposé à la pollution photochimique en période estivale, liée à la remontée des masses d'air polluées en provenance de la côte. Cette pollution chronique à l'ozone se retrouve surtout en milieu périurbain ou rural. En agglomération, la présence de polluants, émis par le trafic routier important en été, associée à un fort ensoleillement favorise la formation de « pics d'ozone ».

L'ensemble du département est également soumis à une pollution particulière liée au brûlage de déchets verts, pratique interdite mais encore largement utilisée.

#### ► Particules fines

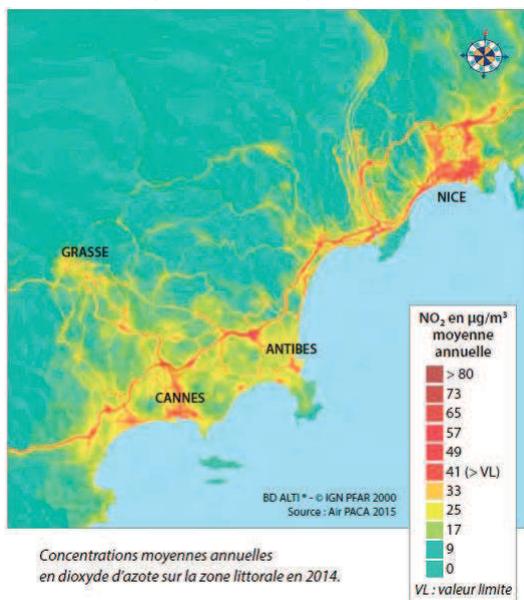
En 2014, pour la seconde année consécutive, la valeur limite journalière pour les particules fines PM10 ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  à ne pas dépasser plus de 35 jours par an) est respectée sur le département.

À proximité des grands axes du littoral, l'année 2014 a enregistré 16 journées de dépassement de la valeur limite, contre 22 en 2013 et 69 en 2012.

#### ► Dioxyde d'azote

Depuis une dizaine d'années, les émissions de dioxyde d'azote tendent à diminuer progressivement sur le territoire. En 2014, les concentrations moyennes relevées restent relativement stables. La valeur limite annuelle ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en dioxyde d'azote n'est pas respectée à proximité des grands axes de circulation des centres urbains.

Figure 60 : Concentration en dioxyde d'azote dans les Alpes-Maritimes en 2014



► **L'ozone**

En 2014, la pollution chronique à l'ozone concerne spécifiquement le haut et le moyen-pays. Pour la première fois, la valeur cible pour la protection de la santé ( $120 \mu\text{g}/\text{m}^3/8 \text{ h}$  à ne pas dépasser plus de 25 jours par an) est respectée sur les centres urbains de Nice, Cannes, Cagnes et Grasse

Les conditions météorologiques de l'été 2014, avec des températures fraîches pour la saison, ont été peu propices à la formation d'ozone. 1 seul épisode de pollution à l'ozone a impacté le département, le 10 juin 2014.

► **Benzène**

La valeur limite annuelle ( $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) et l'objectif de qualité ( $2 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$ ) sont respectés sur l'ensemble du département.

► **Hydrocarbures aromatiques polycycliques**

La concentration moyenne annuelle en benzo(a)pyrène, utilisé comme traceur du risque cancérigène des HAP, est plus de 5 fois inférieure à la valeur cible ( $1 \text{ ng}/\text{m}^3/\text{an}$ ).

► **Métaux lourds**

Les niveaux en arsenic, cadmium, nickel et plomb sont de 10 à 100 fois inférieurs aux seuils réglementaires.

► **Indice de qualité**

En 2014, la qualité de l'air a été globalement moyenne à médiocre plus de la moitié de l'année sur le littoral urbain et majoritairement bonne sur le haut-pays.

11 indices mauvais ont été relevés dont 10 liés aux particules fines ; 3 épisodes de pollution sont dus à un apport de particules désertiques qui se sont ajoutées à celles présentes localement.

**B. Contexte local**

Dans le cadre de l'étude d'impact du projet de demi-échangeur de La Baronne pour le compte de la métropole Nice Côte d'Azur, une campagne de mesure in situ a été réalisée du 26 juin 2007 au 10 juillet 2007. Les résultats présentés ci-après sont issus de cette étude.

Les polluants mesurés étaient les suivants : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et le benzène. Ces substances ont été sélectionnées car elles constituent de bons traceurs de la pollution générée par le trafic routier.

Cette campagne montre que les concentrations observées sont en deçà des valeurs limites et des objectifs de la qualité de l'air sauf pour le NO<sub>2</sub> qui dépasse la valeur seuil limite.

En observant la diffusion du NO<sub>2</sub> au seuil, il apparaît que le dépassement reste localisé sur les routes et qu'elle ne se diffuse pas dans le milieu environnant.

Les concentrations les plus importantes sont réparties sur la RM 95 au niveau du quartier « les Pugets » ainsi que sur la M 6202 bis au niveau du mur antibruit N°1.

Ces deux zones cumulent un trafic important (donc des émissions élevées), et la présence d'obstacles (bâtiments proches volumineux ou mur anti-bruit). Ces derniers perturbent les écoulements ce qui ne favorise pas la dilution des concentrations.

Les sites de fond indiquent une concentration moyenne d'environ 13,5µg/m<sup>3</sup> en dioxyde d'azote. L'ensemble des points de mesures, placés à proximité de la RM 95, indiquent que la pollution est concentrée le long de la route, sans pour autant dépasser la valeur limite.

Les concentrations relevées pour le benzène mettent en évidence l'influence de la RM 95 sur la pollution atmosphérique locale. En effet, dès que l'on s'éloigne de cet axe, les concentrations deviennent nettement plus faibles.

Néanmoins, les concentrations pour le benzène sont proches de l'objectif de qualité au niveau du carrefour entre le chemin des Iscles et la RM 2209.

#### 4.5.1.5. Profil d'émissions polluantes

##### A. Contexte général

Source : EMIPROX, Alpes-Maritimes, 2012

L'estimation sur les émissions polluantes dans les Alpes-Maritimes montre que :

- Quatre secteurs principaux contribuent aux émissions de SO<sub>2</sub> de manière quasiment équivalente : industrie et traitement des déchets, résidentiel / tertiaire, transport non routier et le transport routier. Ces émissions représentent environ 90% de celles du département ;
- Le secteur des transports routiers contribue à la majeure partie des émissions de CO, CO<sub>2</sub>, particules fines du département ;
- Le secteur agricole contribue à la majeure partie des émissions de COVNM (61%) à l'échelle du département.

Figure 61 : Origine des émissions polluantes dans les Alpes-Maritimes



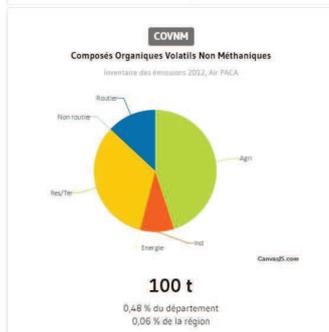
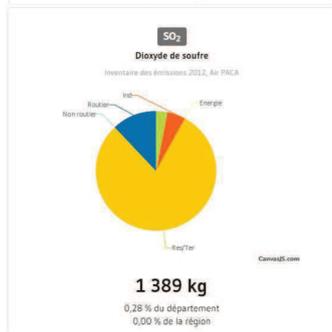
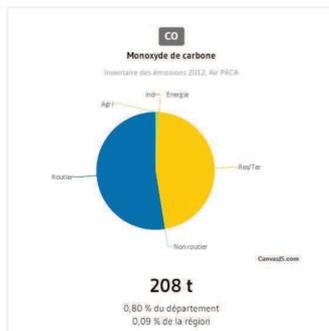
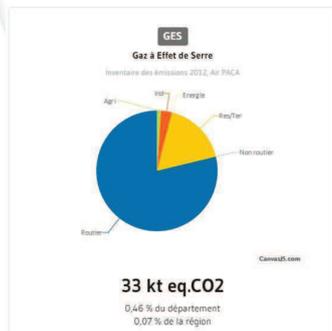
**B. Contexte local**

L'estimation sur les émissions polluantes sur la commune de La Gaude montre que :

- Le secteur des **transports routiers** contribue à la majeure partie des émissions de CO, CO<sub>2</sub>, gaz à effet de serre de la commune ;
- Le secteur résidentiel/tertiaire est le principal émetteur de particules fines et de SO<sub>2</sub> de la commune ;
- Le secteur agricole est le principal émetteur de COVNM (45%) de la commune.

Figure 62 : Origine des émissions polluantes à La Gaude





QUALITE DE L'AIR

*Ce qu'il faut retenir*

Le SRCAE de Provence-Alpes-Côte d'Azur a été adopté par le Conseil Régional le 18 juin 2013 et arrêté par le Préfet de Région le 17 juillet 2013.

Le PPA révisé des Alpes-Maritimes du sud a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 6 novembre 2013.

La Métropole a adopté son PCET lors du conseil métropolitain du 4 février 2013.

En 2014, la qualité de l'air dans les Alpes-Maritimes a été globalement moyenne à médiocre plus de la moitié de l'année sur le littoral urbain et majoritairement bonne sur le haut-pays. Au total, 11 indices « mauvais » ont été relevés dont 10 liés aux particules fines ; 3 épisodes de pollution sont dus à un apport de particules désertiques qui se sont ajoutées à celles présentes localement.

Au droit du secteur de La Baronne, une campagne de mesures in situ a été réalisée du 26 juin 2007 au 10 juillet 2007.

Les polluants mesurés étaient le dioxyde d'azote et le benzène qui constituent de bons traceurs de la pollution générée par le trafic routier.

Cette campagne montre que les concentrations observées sont en deçà des valeurs limites et des objectifs de la qualité de l'air sauf pour le dioxyde d'azote qui dépasse la valeur seuil limite au droit des routes.

Les concentrations pour le benzène sont proches de l'objectif de qualité au niveau du carrefour entre le chemin des Iscles et la RM 2209.

L'estimation sur les émissions polluantes dans les Alpes-Maritimes montre que :

- Le secteur des transports routiers contribue à la majeure partie des émissions de CO, CO<sub>2</sub>, particules fines du département ;
- Le secteur agricole contribue à la majeure partie des émissions de COVNM (61%) à l'échelle du département.

L'estimation sur les émissions polluantes sur la commune de La Gaudie montre que :

- Le secteur des transports routiers contribue à la majeure partie des émissions de CO, CO<sub>2</sub>, gaz à effet de serre de la commune ;
- Le secteur résidentiel/tertiaire est le principal émetteur de particules fines et de SO<sub>2</sub> de la commune ;
- Le secteur agricole est le principal émetteur de COVNM (45%) de la commune.

#### 4.5.2. Ambiance sonore

##### 4.5.2.1. Définitions et généralités

Le bruit auquel on associe généralement la notion de gêne est un mélange complexe de sons, de fréquences (grave, médium, aigu) et d'intensités (faible, moyen, fort).

L'intensité acoustique s'exprime en décibels (dB), unité de la pression sonore pondérée selon un filtre (A) correspondant à l'oreille humaine.

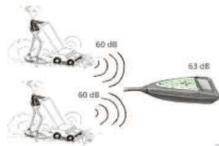
Les niveaux de bruit sont régis par une arithmétique particulière (logarithme). En effet, les décibels ne peuvent pas être directement additionnés :

- $60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$  et non  $120 \text{ dB(A)}$  !

Quand on additionne deux sources de même niveau sonore, le résultat global augmente de 3 décibels.

- $60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$

Si deux niveaux de bruit sont émis par deux sources sonores, et si l'une est au moins supérieure de 10 dB(A) par rapport à l'autre, le niveau sonore résultant est égale au plus élevé des deux (effet de masque).



La notion de gêne est assez difficile à apprécier ; elle dépend des individus, des situations et des durées. Pour les quantifier, la réglementation s'appuie sur des indicateurs sonores exprimés en LAeq (L vient de l'anglais Level – niveau -, A indique la pondération fréquentielle). Deux indicateurs sont différenciés : en période diurne, le LAeq (6 h–22h) et nocturne, le LAeq (22 h–6 h) qui reflètent le bruit moyen perçu pendant la journée entre 6 et 22 heures et pendant la nuit entre 22 et 6 heures.

##### 4.5.2.2. Règlementation acoustique

Le décret du 9 janvier 1995, mentionne les deux cas classiques de projet, d'une part, la création d'une infrastructure nouvelle et d'autre part la modification ou la transformation d'une infrastructure existante. Par ailleurs, il introduit la notion de « transformation significative » et précise ce dernier point :

« Est considérée comme significative, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs, telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au

moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains (6h-22h, 22h-6h), serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou transformation ».

L'arrêté du 5 mai 1995 présente les points suivants pour le cas de « création d'une infrastructure nouvelle » et pour le cas de « transformation significative d'une infrastructure existante » :

La réglementation en vigueur est régie par les textes suivants :

- Les articles L 571-1 et suivants du code de l'environnement ;
- Le décret d'application n°95-22 du 9 janvier 1995 (consolidé au 16 octobre 2007) et l'arrêté du 5 mai 1995, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures terrestres ;
- L'arrêté du 30 mai 1996 (consolidé au 20 avril 2009) relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

#### A. Cas de création d'une voie nouvelle

La réglementation précise les niveaux sonores suivants à respecter :

- Si LAeq initial  $\leq 60 \text{ dB(A)}$  → LAeq futur  $\leq 60 \text{ dB(A)}$
- Si  $60 < \text{LAeq initial} \leq 65 \text{ dB(A)}$  → LAeq futur  $\leq \text{LAeq initial}$
- Si LAeq initial  $> 65 \text{ dB(A)}$  → LAeq futur  $\leq 65 \text{ dB(A)}$

Au regard du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 et de l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995, le niveau sonore résultant de la modification doit respecter, pour les périodes diurnes (LAeq 6h-22h) et nocturnes, les valeurs suivantes :

USAGE ET NATURE DES LOCAUX	LEq (6-22h)	LEd (22-6h)
<i>Etablissements de santé, de soins et d'action sociale</i>	60 dB(A)	55 dB(A)
<i>Salles de soins et salles réservées au séjour des malades</i>	57 dB(A)	55 dB(A)
<i>Etablissements d'enseignement</i>	60 dB(A)	-
<i>Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée</i>	60 dB(A)	55 dB(A)
<i>Autres logements</i>	65 dB(A)	60 dB(A)
<i>Bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée</i>	65 dB(A)	-

#### B. Cas transformation significative

Lors d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante, le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :

- Si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues, dans le tableau ci-dessus, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux ;
- Dans le cas contraire, la contribution sonore après travaux ne doit pas dépasser la valeur existante avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

4.5.2.3. Infrastructures bruyantes

**A. Définitions**

L'arrêté du 30 mai 1996 précise les objectifs d'isollements acoustiques des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit :

« Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de sa construction dans le site, ainsi que, le cas échéant, les conditions météorologiques locales, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- Par calcul selon des méthodes répondant aux exigences de l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- A l'aide de mesures réalisées selon la norme NF S 31-010. »

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour chaque infrastructure, routière ou ferroviaire, en se recalant sur les valeurs suivantes de niveau sonore au point de référence, définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure :

CATEGORIE	LEQ (6-22h)	LED (22-6h)
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

L'application de la réglementation consiste alors à respecter la valeur d'isolement acoustique minimale déterminée à partir de cette évaluation, de telle sorte que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales soit égal ou inférieur à 40 dB (A) en période diurne et 35 dB (A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne. Cette valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB(A).

**B. Infrastructures bruyantes**

L'aire d'étude est concernée par deux infrastructures bruyantes :

- RM 6202 bis : catégorie 2 ;
- RM 2209 : catégorie 3 et 4.

4.5.2.4. Prévention du bruit

Le PPBE de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur a été approuvé par le conseil communautaire en date du 28 mai 2010.

La commune de La Gaude n'est pas recensée comme une zone à enjeux. Aucun point noir du bruit n'est présent sur cette commune. Toutefois, des dépassements de seuil réglementaires liés à la RM 2209 et la RM 6202 bis sont identifiés.

4.5.2.5. Niveaux de bruit local

Un état initial acoustique a été réalisé en 2012 pour le compte de NCA dans le cadre du projet d'aménagement du demi-échangeur de La Baronne. Au total, 5 mesures mobiles et 2 points fixes de 24 heures ont été effectués au droit des voies principales dans la partie sud de l'aire d'étude.

Les points fixes ont été effectués en priorité en façade des constructions à usage de logements et au droit de sections homogènes de trafics.

Les mesures mobiles ont été réparties dans la zone d'étude en fonction de la densité de population.

Figure 63 : Localisation des mesures acoustiques



Les niveaux sonores mesurés correspondent au niveau jour (L<sub>Aeq</sub> 6 h – 22h) et nuit (L<sub>n</sub> ou L<sub>Aeq</sub> 22h– 6h). Les principaux résultats des points fixes et des mesures mobiles sont repris dans les tableaux ci-dessous.

Figure 64 : Niveaux de bruit mesurés au droit de La Baronne

N°point fixe	Voie concernée	Etage de la mesure	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h)	L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)	Ecart jour/nuit
6	M 2209	1 <sup>er</sup>	57.1 dB(A)	47.2 dB(A)	9.9 dB(A)
7	M 2209	1 <sup>er</sup>	57.5 dB(A)	46.2 dB(A)	11.3 dB(A)

N°mesure mobile	Voie concernée	Etage de la mesure	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) MJA 2011
6.1	M 2209	1 <sup>er</sup>	59.0 dB(A)
6.3	M 2209	En champ libre	62.4 dB(A)
7.1	M 2209	1 <sup>er</sup>	57.8 dB(A)
8	M 2209	En champ libre	57.4 dB(A)
9	M 2209	En champ libre	57.9 dB(A)

Les mesures montrent que :

- Les écarts entre les niveaux de bruit diurnes et nocturnes restent supérieurs à 5 dB(A). Les niveaux sonores diurnes sont donc nettement prépondérants par rapport aux niveaux sonores nocturnes ;
- En bordure de la RM 2209 au droit de La Baronne, si les L<sub>Aeq</sub> jour mesurés au premier étage sont inférieurs à 65 dB(A), le calcul montre que 40% des étages des bâtiments sont toutefois soumis à un niveau sonore de jour supérieur à 65 dB(A).

**Au droit de la Baronne, la modélisation acoustique du site (réalisée à partir des mesures de terrain précédentes) montre que bâtiments les plus proches de la RM 2209 sont exposés à un niveau sonore de jour supérieur à 65 dB(A).**

AMBIANCE SONORE

*Ce qu'il faut retenir*

L'aire d'étude est concernée par deux infrastructures classées en voies bruyantes :  
- la RM 6202 bis : catégorie 2 ;  
- la RM 2209 : catégorie 3 et 4.

Le PPBE de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur a été approuvé par le conseil communautaire en date du 28 mai 2010. La commune de La Gaude n'est pas recensée comme une zone à enjeux. Toutefois, des dépassements de seuil réglementaires liés à la RM 2209 et la RM 6202 bis sont identifiés.

Une étude basée sur des mesures acoustiques de terrain a été réalisée en 2012 pour le compte de NCA dans le cadre du projet d'aménagement du demi-échangeur de La Baronne. L'analyse, au droit du hameau, montre que les bâtiments les plus proches de la RM 2209 sont exposés à un niveau sonore de jour inférieur à 65 dB(A).

#### 4.5.3 Sites et sols pollués

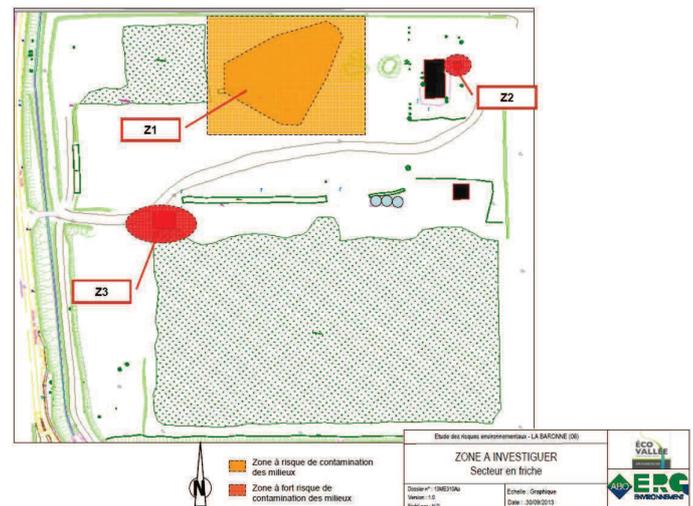
Source : Etude historique et documentaire, ERG, Janvier 2014

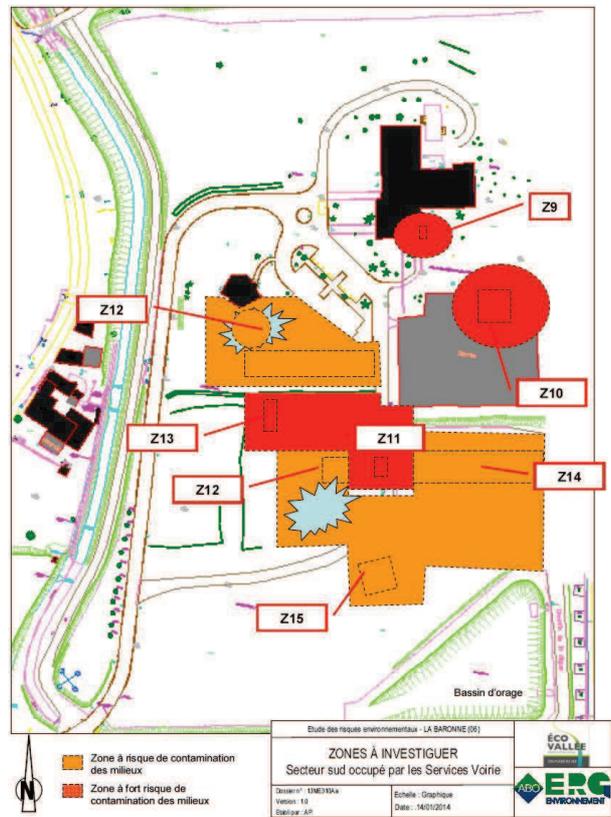
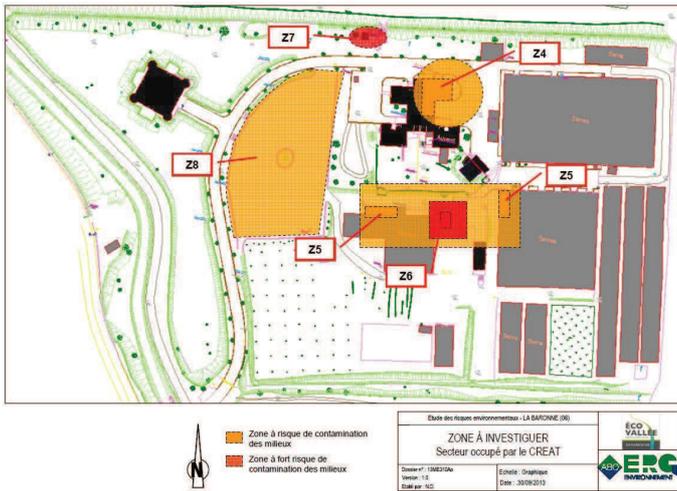
Le bureau d'études ERG, spécialisé en géotechnique et environnement, a été missionné par l'EPA Plaine du Var, pour la réalisation d'une étude historique et documentaire.

Si aucun site ou sol pollué n'est recensé d'après les bases de données officielles BASIAS et BASOL, l'étude menée par ERG a mis en évidence des **sources potentielles de pollution très localisées dont le détail est donné ci-dessous** :

- Partie nord du site
  - (Z1) : le dépôt de gravats, bétons, enrobé d'origine et de qualité chimique inconnues, posés directement sur le sol à nu (volume estimé 8 000 m<sup>3</sup>) ;
  - (Z2) : le dépôt de DIB (environ 1 m<sup>3</sup>) à même le sol en bordure est du bâtiment à l'abandon ;
  - (Z3) : le poste transformateur en activité et installé avant 1987 (utilisation d'huile pyralène).
- Partie centrale du site
  - (Z4) : l'atelier du bâtiment principal avec garage et chambre froide ;
  - (Z5) : les deux stockages d'engrais en bidons et cuve aérienne localisés sous serre (environ 2 à 3 m<sup>3</sup> chacun) ;
  - (Z6) : le stockage de produits phytosanitaires en bassin maçonné (capacité non connue) ;
  - (Z7) : le poste transformateur en activité et installé avant 1987 (utilisation d'huile pyralène) ;
  - (Z8) : le parking véhicules dépourvu d'isolation de surface.
- Partie sud du site
  - (Z9) : la cuve à fioul aérienne de 5 m<sup>3</sup> sur rétention, localisée en bordure sud-est du bâtiment de bureaux ;
  - (Z10) : le local d'exercice incendie localisé en bordure nord des serres ;
  - (Z11) : l'ancienne aire d'exercice incendie ;
  - (Z12) : les dépôts de déchets divers (bois, ferrailles, plastiques,...) localisés à proximité du bâtiment des vestiaires et à proximité des Algeco, à même le sol ;
  - (Z13) : l'ancienne chaufferie avec une cuve à fioul de 5 m<sup>3</sup>, aérienne sans rétention, localisée dans une zone sans isolation de surface ;
  - (Z14) : la plate-forme localisée à l'est de la parcelle, en raison de sa constitution par des remblais d'origine et de qualité inconnue, de l'absence de recouvrement de surface et de la présence de stationnement d'engins ;
  - (Z15) : la zone de stockage temporaire de déchets divers (bois, plastiques, déchets verts,...) localisée au sud, directement sur le sol à nu.

Figure 65 : Zones à risques de contamination





Les divers stockages aériens d'hydrocarbures (fioul), produits phytosanitaires, engrais, matériaux, déchet divers et DIB, ainsi que les remblais de qualité inconnue sur le site peuvent générer des pollutions en cas de fuites ou de percolations s'infiltrant dans les sols sous-jacents, en particulier lorsque ceux-ci sont déposés directement sur des sols non revêtus.

Les transformateurs présents sur le site ont été installés avant 1987 et ont fonctionné à l'huile pyralène contenant des PCB.

Les activités pratiquées dans l'atelier/garage, le local incendie, et sur l'aire d'exercice incendie ont également pu générer des fuites de produits sur les dalles béton, ayant pu s'infiltrer dans les sols sous-jacents.

Le tableau suivant synthétise l'ensemble des zones potentiellement impactées en sous-sol ainsi que les principales substances associées (la localisation des sources potentielles de pollution est présentée ci-après) :

Figure 66 : Sources potentielles de pollution dans l'aire d'étude

Source : Etude historique et documentaire, ERG, Janvier 2014

SOURCE POTENTIELLE DE POLLUTION RECENSEE	LOCALISATION	DEGRE DE RISQUE DE CONTAMINATION	TYPE DE POLLUANTS ASSOCIES
(Z1)	Partie nord du site	Moyen	HG, BTEX, HAP, ML, GOHV, divers
(Z2)		Elevé	
(Z3)		Elevé	PCBs
(Z4)	Partie centrale du site	Moyen	HG, BTEX, HAP, ML, GOHV
(Z5)		Moyen	
(Z6)		Moyen	HG, BTEX, HAP, ML, phénols, nitrates, ammonium, cyanures
(Z7)		Elevé	PGBs
(Z8)		Moyen	HG, BTEX, HAP, ML, GOHV, MTBE, divers
(Z9)	Partie sud du site	Elevé	HG, BTEX, HAP, ML
(Z10)		Elevé	HG, BTEX, HAP, ML, GOHV
(Z11)		Elevé	HG, BTEX, HAP, ML, GOHV
(Z12)		Moyen	HG, BTEX, HAP, ML, GOHV, divers
(Z13)		Elevé	HG, BTEX, HAP, ML

SOURCE POTENTIELLE DE POLLUTION RECENSEE	LOCALISATION	DEGRE DE RISQUE DE CONTAMINATION	TYPE DE POLLUANTS ASSOCIES
(Z14)	Plate-forme de stationnement	Moyen	HG, BTEX, HAP, ML, GOHV, divers
(Z15)		Moyen	

Des investigations ont été réalisées par ERG au droit du site en octobre 2013 et ont notamment consisté en la réalisation de sondages de reconnaissance géologique.

Des odeurs d'hydrocarbures ont été mises en évidence au droit des sondages suivants :

- Le sondage SC1, réalisé à proximité du dépôt de DIB en partie nord du terrain étudié (Z2), au niveau de limons sableux grisâtres à galets entre 1 et 2,5 m par rapport au terrain naturel, sous un niveau de remblais d'apparence non impactés ;
- Le sondage SC2, réalisé au sud du dépôt de gravats en partie nord du terrain étudié (Z1). La contamination est mise en évidence au niveau d'argile limono-sableuse grisâtre à galets entre 0,6 et 2 m par rapport au terrain naturel, sous un niveau de remblais d'apparence non impactés ;
- Le sondage SC9, réalisé à proximité de la cuve à fioul aérienne sur rétention à proximité du bâtiment des services voirie et exploitation, en partie sud du terrain étudié (Z9). L'odeur a été mise en évidence dans un niveau de sables et graves émoussés gris-brun, entre 0,4 et 3 par rapport au terrain naturel, sous un niveau de remblais et graves d'apparence non impacté.

Il existe ainsi au droit du terrain étudié des contaminations avérées du sol, à minima au niveau des sources identifiées Z1, Z2 et Z9.

#### SITES ET SOLS POLLUES

##### Ce qu'il faut retenir

Dans l'aire d'étude, aucun site ou sol pollué n'est référencé sur les bases de données officielles.

Toutefois, d'après une étude historique et documentaire réalisée le bureau d'études ERG, spécialisé en géotechnique et environnement, 15 sources de pollution sont présentes sur le site. Ces sources sont de différentes natures : divers stockages aériens d'hydrocarbures (fioul), produits phytosanitaires, engrais, matériaux, déchet divers et DIB, remblais de qualité inconnue, transformateurs, activités pratiquées dans l'atelier/garage, le local incendie, et sur l'aire d'exercice incendie...

La réalisation de sondages de reconnaissance géologique a mis en évidence la contamination au niveau de 3 zones dans l'aire d'étude.

## 4.6. Patrimoine et paysage

### 4.6.1. Patrimoine culturel et archéologique

#### 4.6.1.1. Monuments historiques



En France, un monument historique est un édifice (ou un objet mobilier) qui a été classé ou inscrit afin de lui assurer une protection juridique, du fait de son intérêt historique ou artistique. La législation distingue deux types d'édifices, les classés et les inscrits : - sont classés parmi les monuments historiques, en totalité ou en partie, « les immeubles dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public ». C'est le plus haut niveau de protection, et concerne l'édifice extérieur, intérieur et ses abords ; - sont inscrits parmi les monuments historiques, en totalité ou en partie, « les immeubles qui, sans justifier une demande de classement immédiat au titre des monuments historiques, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation ».

#### A. Contexte général

Le territoire de la plaine du Var compte 3 monuments historique : les ruines du château de Gillette et sur le canal de la Vésubie, le siphon de Saint-Blaise, ainsi que la section des vallons de la Garde et de Colla Rasta, à Saint-Blaise.

#### B. Contexte local

Aucun monument historique n'est recensé sur la commune de La Gaude.

#### 4.6.1.2. Inventaire général du patrimoine culturel



Fondé en 1964 par André Malraux et inscrit dans la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, l'Inventaire général du patrimoine culturel « recense, étudie et fait connaître les éléments du patrimoine qui présentent un intérêt culturel, historique ou scientifique » (art.95, 1). Le champ d'investigation ainsi défini est vaste et embrasse, de fait, l'ensemble des biens créés de main d'homme sur la totalité du territoire national : architecture et urbanisme, objets et mobilier, qu'ils soient publics ou privés, sur une période allant du 5ème siècle à 30 ans avant la date de l'enquête.

#### A. Contexte général

La plaine du Var abrite 3 monuments inscrits à l'inventaire général du patrimoine culturel : les coopératives oléicoles de Gillette et de La Roquette-sur-Var, ainsi que le bâtiment de l'actuel centre R&D d'IBM à La Gaude dont l'architecture a été labélisée « Patrimoine du XX<sup>ème</sup> siècle ».

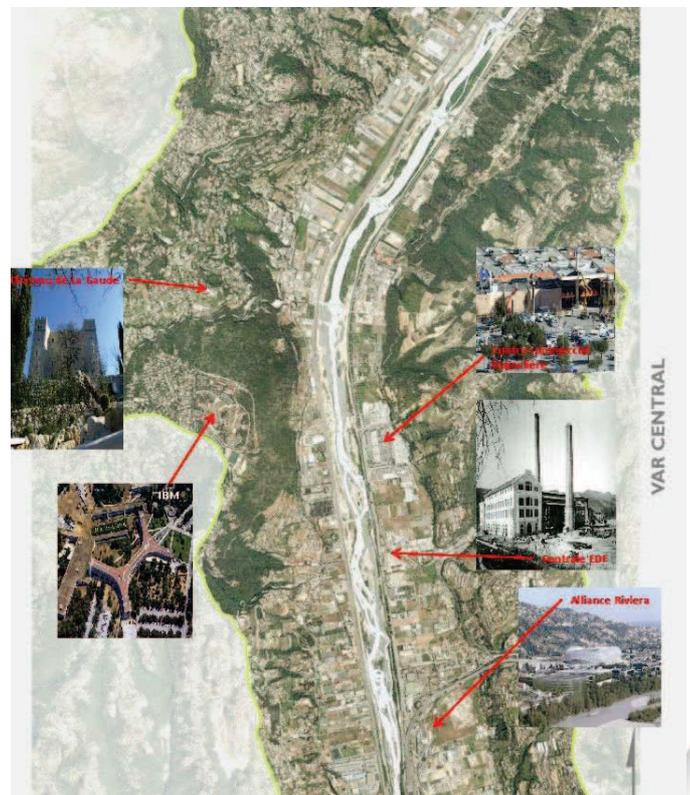
#### B. Contexte local

Sur la commune de La Gaude, le centre R&D d'IBM est inscrit à l'inventaire général du patrimoine culturel.

L'aire d'étude est éloignée de ce monument et ne présente pas de covisibilité avec le site d'implantation.

Figure 67: Bâtiments inscrits l'inventaire général du patrimoine culturel

Source : EPA Plaine du Var



#### 4.6.1.3. Sites protégés



Les « sites inscrits ou classés » sont définis en application de la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites à caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Le classement est réservé aux sites les plus remarquables à dominante naturelle dont le caractère, notamment paysager doit être rigoureusement préservé. L'inscription est proposée pour des sites moins sensibles ou plus humanisés que ceux faisant l'objet d'un classement mais les sites inscrits sont surveillés avec vigilance.

##### A. Contexte général

Dans la plaine du Var, il existe trois sites inscrits (village et abords sur Carros et Gattières, village de Saint-Jeannet) et un site classé (château de Carros).

##### B. Contexte local

Aucun site inscrit ou classé n'est recensé sur la commune de La Gaude.

#### 4.6.1.4. Aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine



L'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) est une servitude d'utilité publique créée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle II. L'AVAP conserve les principes fondamentaux de la ZPPAUP. Elle permet d'assurer une protection du patrimoine historique, architectural, urbain et paysager adaptée à l'espace à protéger. Elle vise à promouvoir un aménagement respectueux du patrimoine.

Aucune AVAP n'est recensée dans la plaine du Var.

#### 4.6.1.5. Vestiges archéologiques



Une zone de présomption de prescription archéologique n'est pas une servitude d'urbanisme. Elle permet à l'Etat, tout comme dans le dispositif général, de prendre en compte par une étude scientifique ou une conservation éventuelle « les éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement ». La délimitation des zones de présomption de prescription archéologique repose sur une compilation des données de la carte archéologique. Celle-ci est établie à partir d'une approche diachronique (de la préhistoire ancienne à l'époque moderne) et avec la collaboration des acteurs de la recherche régionale (INRAP, CNRS, universités, services de collectivités, associations de bénévoles). Les informations réunies issues de prospections ou de fouilles sont cartographiées à l'échelle de la carte IGN au 1/25 000 ou du cadastre.

##### A. Contexte général

On recense 5 zones archéologiques sur la ville de Nice et 3 zones de présomption de prescription sur Carros.

##### B. Contexte local

Huit sites archéologiques sont recensés sur le territoire de La Gaude. Aucun n'est présent dans l'aire d'étude. Cette dernière ayant été gagnée sur le lit du Var, la probabilité de présence de vestiges archéologiques peut être considérée comme nulle.

#### 4.6.1.6. Patrimoine vernaculaire



Egalement appelé « petit patrimoine », il regroupe « tout élément immobilier témoignant du passé ou d'une pratique traditionnelle ou locale, aujourd'hui révolue ». Il rassemble donc, des richesses architecturales souvent délaissées, et dont l'usage se perd peu à peu. Il apparaît comme le témoin de particularités locales. Malgré son intérêt, notamment mémoriel, il n'est pas ou peu protégé à l'inverse du patrimoine monumental pour lequel de nombreux dispositifs existent. On notera, toutefois, les collectivités locales et associations s'engagent de plus en plus pour la préservation voire la restauration de ces témoins de particularités locales aujourd'hui perdues ou en voie de l'être.

##### A. Contexte général

Dans la plaine du Var, ce patrimoine prend la forme de serres, de bassins d'arrosage, de canaux d'irrigation, de routes maçonnées...

##### B. Contexte local

Au droit de l'aire d'étude, le patrimoine vernaculaire est lié :

- Aux serres, aujourd'hui à l'abandon pour la plupart d'entre elles ;
- Au canal d'irrigation des Iscles qui a perdu sa fonction initiale d'irrigation au profit d'une fonction uniquement pluviale.

#### PATRIMOINE CULTUREL

##### Ce qu'il faut retenir

Le territoire de la plaine du Var compte 3 monuments historiques mais aucun sur la commune de La Gaude.

La plaine du Var abrite 3 monuments inscrits à l'inventaire général du patrimoine culturel dont le centre R&D d'IBM sur la commune de La Gaude.

Dans la plaine du Var, il existe 3 sites inscrits mais aucun sur la commune de La Gaude.

Aucune AVAP n'est recensée dans la plaine du Var.

Huit sites archéologiques sont recensés sur le territoire de La Gaude mais aucun n'est présent dans l'aire d'étude.

Dans la plaine du Var, ce patrimoine vernaculaire prend la forme de serres, de bassins d'arrosage, de canaux d'irrigation, de routes maçonnées... Il est lié : aux serres, aujourd'hui à l'abandon pour la plupart ; au canal d'irrigation des Iscles qui a perdu sa fonction initiale d'irrigation.

#### 4.6.2. Aspects visuels et paysagers

##### 4.6.2.1. Planification

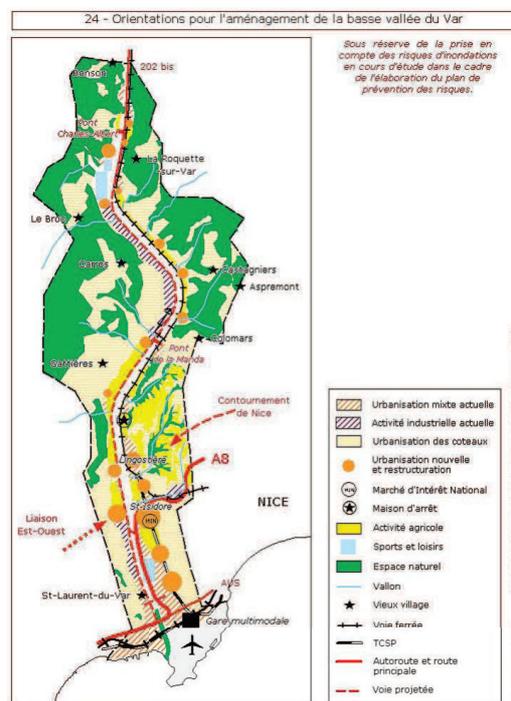
A ce jour, sur les 15 communes de la plaine du Var, 13 d'entre elles sont dotées de PLU qui, grâce à une maîtrise de l'étalement urbain et une plus grande densification, intègrent la dimension paysagère préconisée par la DTA.

Il est précisé que les « espaces naturels » formant le grand cadre paysager, ou correspondant aux socles des villages et aux boisements structurant le paysage des coteaux, sont protégés dans ces PLU. En effet, les espaces ainsi identifiés sont classés en zones naturelles N et ont vocation à être préservés.

Concernant les « espaces paysagers sensibles » (espaces constructibles mais dont la perception dans le paysage nécessite une attention particulière), ils sont généralement pris en compte dans les PLU par une réglementation spécifique (densité faible, imperméabilisation limitée, végétalisation imposée, etc.).

Ces espaces ont été identifiés dans la DTA, en fonction de leur perception dans le grand cadre paysager et de leur occupation par une urbanisation diffuse. Certains de ces espaces sont l'objet d'une attention particulière car ils présentent un tissu très aéré comportant des boisements et/ou des « espaces verts » conséquents. D'autres correspondent aux villages anciens dont la morphologie doit être conservée. Pour d'autres encore, assez fortement urbanisés ou situés à proximité d'espaces urbains denses, il a été considéré qu'ils justifieraient une densification.

La DTA prévoit que l'affectation « agricole » des espaces agricoles à potentialité des communes littorales doit être garantie. Outre le périmètre AOC de Bellet, **il s'agit sur le territoire de la Plaine du Var d'espaces agricoles à préserver, identifiés en jaune sur la carte ci-contre.**



#### 4.6.2.2. Grand paysage

Source : Atlas et politique du paysage pour les Alpes-Maritimes

L'aire d'étude s'inscrit dans l'unité de paysage de la **Basse vallée du Var**, ancienne frontière est devenue un couloir de développement où l'urbanisation se partage l'espace avec l'agriculture et le fleuve.

D'après l'atlas et politique du paysage pour les Alpes-Maritimes, les axes de réflexion du schéma d'intentions paysagère pour la Basse Vallée du Var sont :

- Rivières et voies de communication, liens des paysages départementaux (axe 1) :
  - Maintenir et valoriser les fleuves et les rivières comme charpente des paysages départementaux ;
  - Mettre en valeur ou reconquérir les axes de perception majeurs ;
  - Améliorer la gestion du paysage routier.
- L'OIN : construire l'Eco-Vallée, projet équilibré entre la ville bâtie et la trame verte (axe 4) :
  - Maintenir l'intégrité et la fonction de lien du fleuve ;
  - Dessiner le projet paysager des versants ;
  - Construire une image urbaine de la ville linéaire de la vallée.

Les enjeux définis pour cette zone sont, entre autres :

- L'organisation de l'aménagement de la Basse Vallée du Var par le projet d'intérêt national ;
- La prise en compte du développement d'une urbanisation dispersée sur les versants.

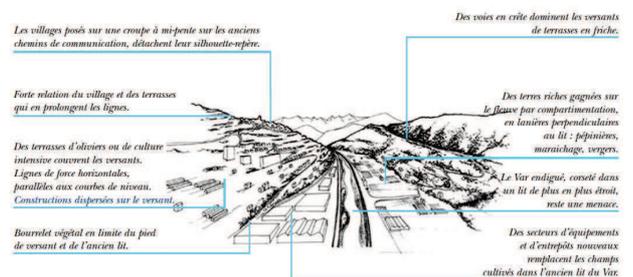
Les tendances d'évolution au sein de l'entité paysagère sont :

- Des terres riches gagnées sur le fleuve par compartimentation, en lanières perpendiculaires au lit : pépinières, maraîchage, vergers ;
- Des secteurs d'équipements et d'entrepôts nouveaux remplacent les champs cultivés dans l'ancien lit du Var ;
- Des constructions dispersées sur le versant ;
- Des terrasses d'oliviers ou de culture intensive couvrent les versants.

Au fil du temps le paysage est devenu moins lisible, suite à la déprise agricole, au développement important de l'urbanisation et des activités dans la vallée. Les pressions sont fortes sur l'espace. L'orientation nord-sud de la vallée cloisonne et concentre le développement des activités le long du lit du fleuve

Figure 68 : Tendances d'évolution du paysage dans la Basse vallée du Var

Source : Atlas et politique du paysage pour les Alpes-Maritimes



4.6.2.3. Paysage local

La zone d'étude se situe dans la plaine alluviale du Var, dans un **espace relativement ouvert**.

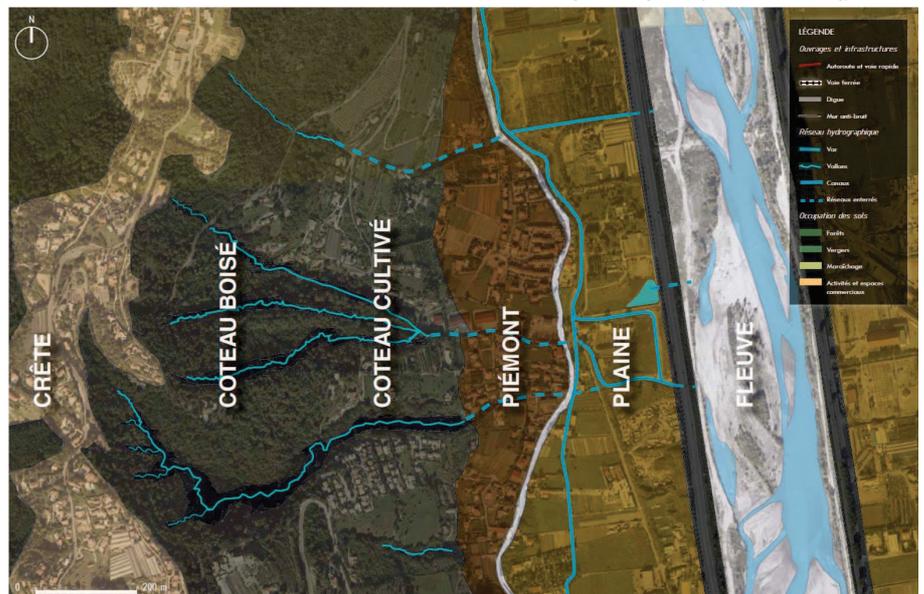
**A. Structure du paysage local**

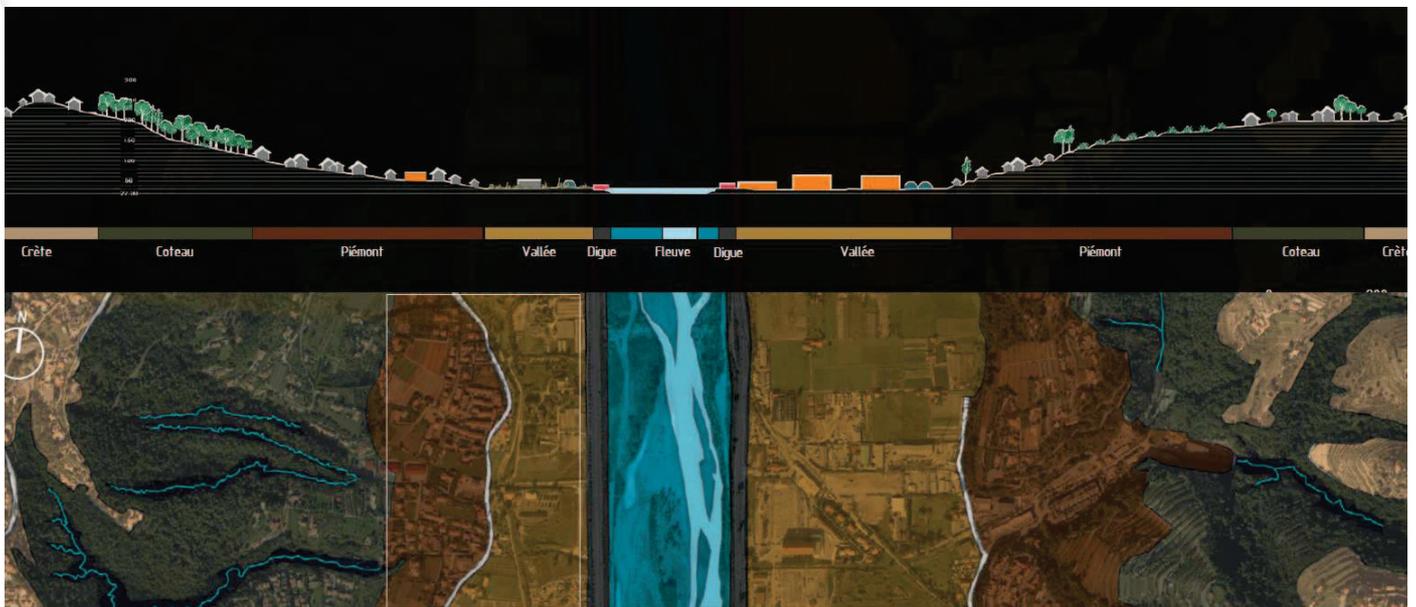
Trois principaux éléments entrent dans la composition paysagère du secteur de La Baronne : l'eau, les coteaux boisés et les vergers en restanques :

- L'eau : vocabulaire omniprésent, structurant et décliné de diverses manières, l'eau est un élément du patrimoine culturel, régional, qu'on retrouve à toutes les échelles du paysage ;
- Les coteaux boisés : une nature sauvage encore partiellement préservée marque fortement la partie haute des coteaux. Les boisements sont principalement constitués de pinèdes ;
- Les vergers en restanques : les restanques en retenant les produits du ravinement des coteaux, ont permis à une agriculture architecturée, constituée d'oliviers et d'agrumes en terrasses, d'occuper et de mettre en valeur le relief. Tout en jouant le même rôle d'accueil du végétal, elles sont aujourd'hui des éléments constitutifs du paysage local et caractéristiques de son identité.

Figure 69 : Structure du paysage local

Source : Etude urbaine, Dialogue Urbain, Agence Babylonne, Artélia, PhRI Strategy, Février 2015





**B. Perceptions visuelles**

► **Perceptions visuelles éloignées**

En raison de la configuration du site et de son implantation en fond de vallée, les perceptions visuelles éloignées depuis les coteaux ne sont pas négligeables.

Depuis le versant de La Gaude, à l'ouest, les perceptions lointaines sont atténuées par les cultures d'oliviers et d'agrumes comme par le bâti.



*Vue sur l'aire d'étude depuis les coteaux de La Gaude - Source : INGÉROP*

► **Perceptions visuelles proches**

A l'ouest, la RM 2209 et le front bâti de La Baronne construit en bordure de cet axe sont en situation de surplomb par rapport à la plaine du Var, dès lors ces points de vue offrent des **ouvertures visuelles (parfois très larges) sur l'aire d'étude**.



*Ouverture visuelle depuis le hameau de La Baronne - Source : INGÉROP*

On remarquera toutefois, que la végétation qui s'est développée sur les talus et sur les berges du canal des Isclies sous la forme d'un rideau arbustif ou arboré permet d'atténuer ces perspectives mais sans les occulter complètement en raison de l'état clairsemé de cette végétation.



*Rideau végétal en bordure de la RM 2209 - Source : INGÉRO*