

III.3 - Les activités

La bande côtière concentre l'essentiel des activités, des services, des équipements dans les domaines de l'enseignement, de la recherche, de la culture, de l'accueil touristique et des liaisons multimodales vers le territoire national et international (Cf. Carte n°8 Activités socio-économiques).

Elle constitue le pôle attractif et dynamique du département.

III.3.1 - Les zones d'activités

D'après les informations recueillies auprès de la DRIRE, trois secteurs peuvent être considérés comme stratégiques au regard du potentiel d'aménagement et de développement des Alpes-Maritimes ; il s'agit de la basse vallée du Var, de Sophia-Antipolis et de la vallée du Paillon.

La basse vallée du Var

Elle constitue un axe important de communication vers l'intérieur du pays alpin et vers lequel convergent la plupart des vallées du haut pays : Estéron, Tinée, Vésubie, haut Var. Située au centre de l'agglomération azurienne, elle comporte à son embouchure les infrastructures majeures du département : l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A 8 et les routes nationales du littoral ainsi que celles desservant la vallée.

La plaine est occupée par des zones d'activités industrielles et commerciales, des secteurs d'habitat et divers équipements structurants tels que le centre administratif départemental, au sud.

Le sud de la plaine du Var comprend plusieurs pôles d'activités :

- Le Centre d'affaires de l'Arénas implanté sur le site de l'aéroport de Nice - Côte d'Azur est voué en particulier au secteur tertiaire.
- Le Parc d'Activités Logistiques (PAL) implanté à Saint-Isidore, offre plus de 60 000 m² d'installations parmi les plus récentes destinées aux professionnels du transport. La principauté de Monaco a racheté une partie des locaux du PAL, qu'elle a couplée avec sa plate-forme monégasque (système de dégroupage) : ainsi la principauté a diminué de moitié le nombre de poids lourds arrivant aux portes de Monaco.
- Les zones commerciales de Lingostière, Saint-Isidore Nord et Cap 3000.
- La zone industrielle de Saint-Laurent-du-Var en rive droite du Var.
- La zone d'activité en rive gauche du Var, coincée entre l'A 8 et la RN 202, dédiée au concassage de granulats (source : DRIRE).



Usine de concassage de granulats en rive gauche du Var

Le parc d'activité de Sophia-Antipolis

Jusqu'au début des années 90, dans un contexte de forte croissance, Sophia-Antipolis a largement contribué à la mutation socio-économique de la Côte d'Azur.

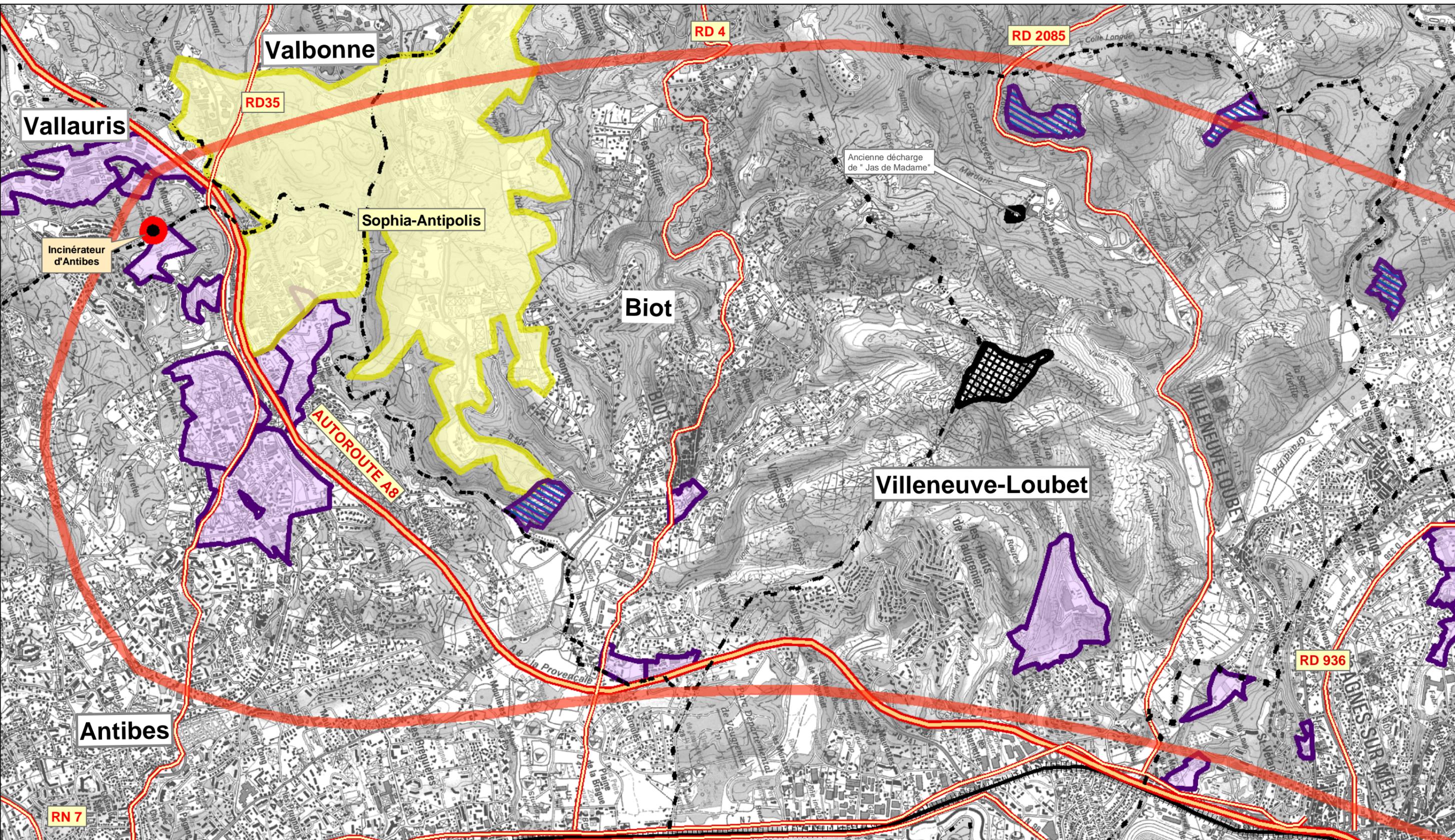
Situé au cœur du bassin de la Brague, le parc d'activités a permis de maîtriser 2350 hectares. Les principes d'aménagement mis en œuvre ont assuré un équilibre entre le développement économique et la valorisation du patrimoine naturel, illustrant ainsi le concept de développement durable.

En 2001, 110 ha environ restent à aménager, soit moins de 20 % des espaces dédiés aux activités. En tenant compte des capacités résiduelles de l'existant, le nombre d'emplois devrait passer de 23 000 (chiffre 2001) à 35 000 à terme.

Les extensions du parc d'activités, mentionnées dans la DTA des Alpes-Maritimes, sont positionnées au nord du périmètre actuel et concernent les communes de Valbonne, Opio, le Rouret, Roquefort-les-Pins, Villeneuve-Loubet et la Colle-sur-Loup. La superficie envisagée est de 1 500 ha. L'accessibilité des extensions devra être assurée par des voies nouvelles (prolongement de la RD 604) reliées au réseau primaire de desserte de la bande côtière (RD 2085) et la possible future voie assurant une relation entre Nice (centre et aéroport) et le nord d'Antibes (liaison Est-Ouest mentionnée dans la DTA).

La cohérence entre le système de desserte des extensions futures et les projets d'aménagement qui pourraient être envisagés antérieurement doit être assurée, notamment par la préservation des emprises nécessaires.

Carte n°8 : Activités socio-économiques



LEGENDE

	Zone Aménagement Concertée		Incinérateur		Voie ferrée
	Zone d'activité		Décharge		Voie ferrée à renforcer
	Zone de concassage		Zone d'étude		Autoroute A8
	Carrière				Route nationale ou départementale

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	05/03/04	Etablissement du plan	DL	YT	DL	---	1/25.000
2	23/04/04	Prise en compte des remarques	DL	YT	NJ	Département Environnement	

CONTOURNEMENT DE NICE	DDE ALPES-MARITIMES	
ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES	Planche 1	

Scan25 IGN©PARIS 2001® Reproduction interdite

La Colle-sur-Loup

Saint-Paul

La Gaude

Zone industrielle de St-Laurent-du-Var

P.A.L

RD 936

Cagnes-sur-mer

St-Laurent-du-Var

Zone de concassage de granulats

LEGENDE

-  Zone Aménagement Concertée
-  Zone d'activité
-  Zone de concassage
-  Carrière

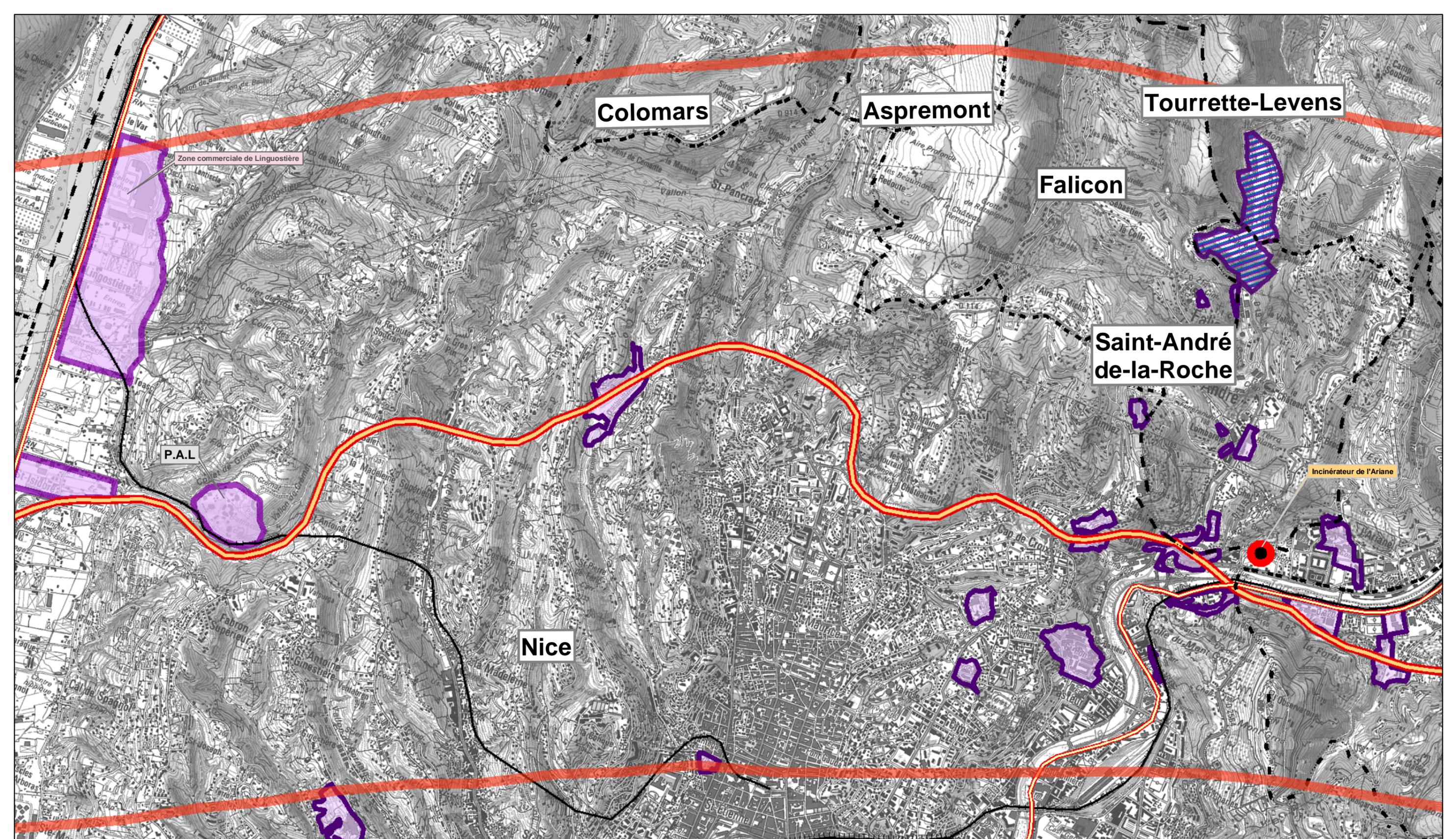
-  Incinérateur
-  Décharge
-  Zone d'étude

-  Voie ferrée
-  Voie ferrée à renforcer
-  Autoroute A8
-  Route nationale ou départementale

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	05/03/04	Etablissement du plan	DL	YT	DL	---	1/25.000
2	23/04/04	Prise en compte des remarques	DL	YT	NJ	Département Environnement	

CONTOURNEMENT DE NICE	DDE ALPES-MARITIMES	
-----------------------	---------------------	---

ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES	Planche 2	
------------------------------------	-----------	---



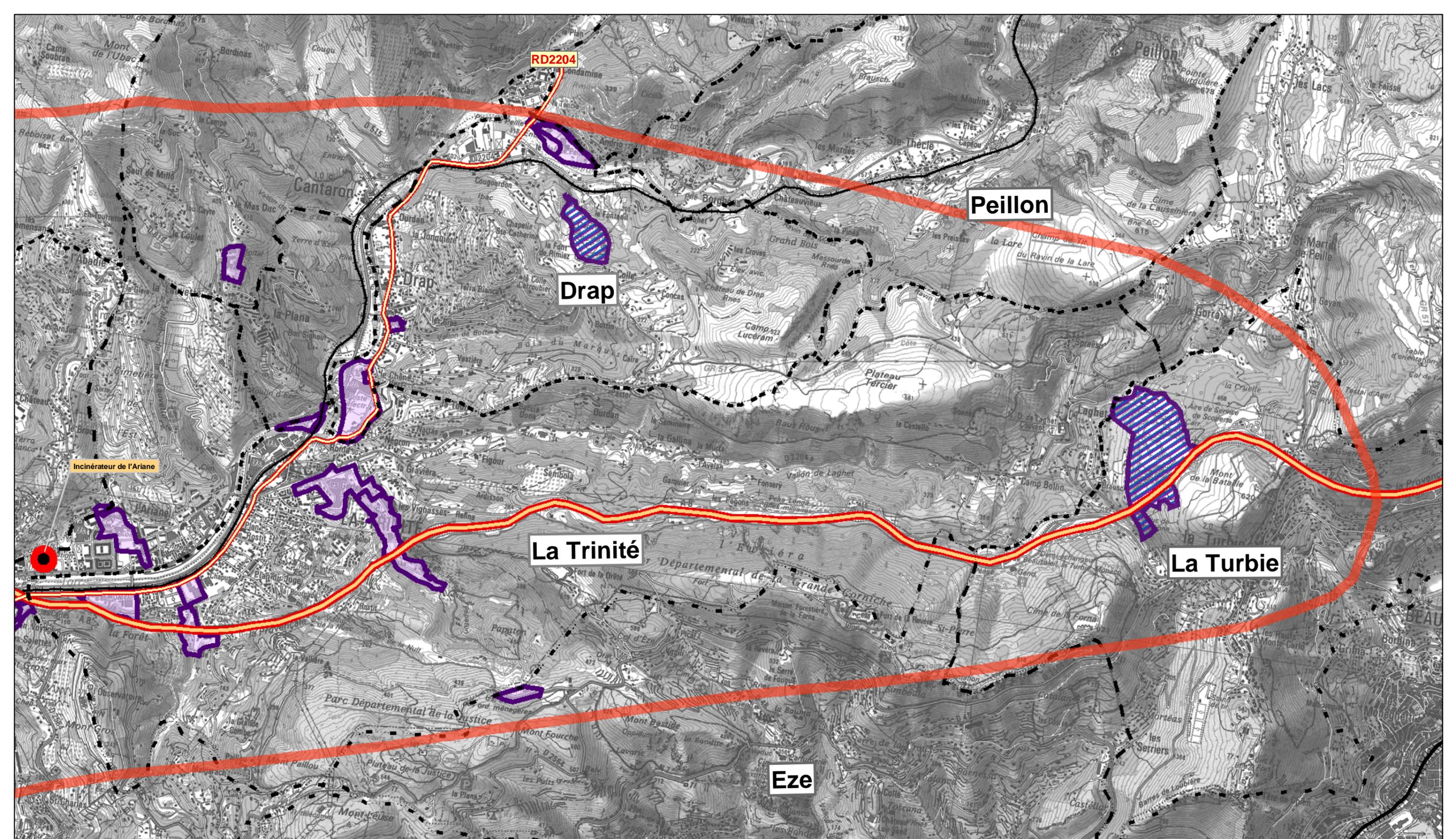
LEGENDE

	Zone Aménagement Concertée		Incinérateur		Voie ferrée
	Zone d'activité		Décharge		Voie ferrée à renforcer
	Zone de concassage		Zone d'étude		Autoroute A8
	Carrière				Route nationale ou départementale

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	05/03/04	Etablissement du plan	DL	YT	DL	---	1/25.000
2	23/04/04	Prise en compte des remarques	DL	YT	NJ	Département Environnement	

CONTOURNEMENT DE NICE	DDE ALPES-MARITIMES	
ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES	Planche 3	

Scan25 IGN©PARIS 2001® Reproduction interdite



LEGENDE

	Zone Aménagement Concertée		Incinérateur		Voie ferrée
	Zone d'activité		Décharge		Voie ferrée à renforcer
	Zone de concassage		Zone d'étude		Autoroute A8
	Carrière				Route nationale ou départementale

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	05/03/04	Etablissement du plan	DL	YT	DL	---	1/25.000
2	23/04/04	Prise en compte des remarques	DL	YT	NJ	Département Environnement	

CONTOURNEMENT DE NICE	DDE ALPES-MARITIMES	
ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES	Planche 4	

Scan25 IGN©PARIS 2001© Reproduction interdite

La vallée du Paillon

Bien que non affiché comme « secteur stratégique de développement » dans la DTA, la vallée du Paillon, en amont de la zone d'étude, mérite toutefois une attention quant à son devenir. Les tendances du développement des activités, comme cela vient d'être évoqué précédemment, renforcent l'ouest du département (Sophia-Antipolis) et le centre (plaine du Var) au détriment de l'est. La structure des activités de la zone des Paillons, vétuste, mal organisée, ne joue pas le rôle de moteur économique pour le moyen pays de l'est du département. Seule la Principauté de Monaco, avec ses 30 000 emplois, présente une forte dynamique économique soutenant le développement du littoral.

Ce constat avait prévalu, il y a une dizaine d'années, pour promouvoir un site, dit « de haute technologie », sur le plateau Tercier, dans un cadre environnemental de qualité et dans le but de rééquilibrer le développement local à l'est. Ce projet ayant avorté du fait de la qualité même de son environnement (à l'époque ZNIEFF et Espace Boisé Classé), le déséquilibre est-ouest demeure, sinon s'accroît. Nice est de moins en moins tournée vers le pays niçois « historique » et les migrations alternantes sont fortes dans les deux sens.

III.3.2 - Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Selon la DRIRE, les seules ICPE à prendre en compte au stade Etude Préliminaire sont les carrières d'extraction de matériaux. De taille relativement importante, leur existence est purement liée à la dynamique du secteur du bâtiment et travaux publics sur toute la bande côtière depuis 30 ans. D'ouest en est, on trouve les carrières de Villeneuve-Loubet, de Falicon, de Drap et de La Turbie.



Vue sur la carrière de Falicon

On note également la présence d'une décharge importante en activité à La Glacière et d'une ancienne décharge au Jas de madame sur la commune de Villeneuve-Loubet et des incinérateurs d'Antibes et de Nice (à l'Ariane).

Par contre, toujours selon la DRIRE, l'aire d'étude ne présente aucun établissement classé SEVESO à la date de notre étude.

III.3.3 - Les infrastructures de transport

L'analyse des différentes infrastructures de transport a été effectuée sur la base de l'étude MVA Limited.

Le réseau routier

Les nombreux pôles d'attraction touristique ont contraint, en dépit d'un relief tourmenté d'établir un réseau de voies de communication important en bord de mer et souvent saturé.

On distingue deux types d'axes structurants :

- les axes structurant est-ouest :

- L'autoroute A 8, itinéraire international reliant la France à l'Italie via Vintimille ;
- La RN 7 et la RN 98 reliant le littoral du Var à la frontière italienne. A l'est de Nice, elles se nomment respectivement moyenne corniche et basse corniche ;
- La haute corniche à l'est de Nice (RD 2564) ;
- La RD 2562 qui relie Grasse à Fayence (département du Var) et forme un itinéraire alternatif à l'A 8 dans le moyen pays (Var – Grasse – Villeneuve-loubet) avec la RD 2085 ;
- L'autoroute Urbaine Sud qui se substitue à la RN 7 en tant que voie structurante, dans la traversée de Nice.

- les axes structurants nord-sud :

- La RN 85, qui dessert le département des Alpes de Haute-Provence (Digne via Castellane) et forme la pénétrante Grasse – Cannes / Antibes avec la RD 35 ;
- La pénétrante Vence – Cagnes-sur-Mer (RD 36) ;
- La RN 202, qui relie les Alpes-Maritimes au département de Haute-Provence (Digne) et dessert les routes d'accès aux stations de ski du département (vallée de la Tinée, Gorges du Cians) ;
- La pénétrante du Paillon (RD 2204), prolongée par la RN 204 qui relie le département des Alpes-Maritimes à l'Italie (Cuneo) via le tunnel de Tende.

L'A 8 assurant une part importante du trafic local, on constate l'absence de véritable itinéraire de contournement de l'unité urbaine de Nice.

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire des Alpes-Maritimes est composé de quatre axes :

- La ligne du littoral, Cannes – Antibes – Nice – Monaco – Menton – Vintimille ;
- La ligne Nice – Breil – Cunéo vers l'est : cette ligne non électrifiée assure des liaisons entre la vallée du Paillon et le littoral ;
- La ligne Nice – Digne vers le nord-ouest, « train des Pignes » exploitée par les Chemins de Fer de Provence ;
- La ligne Cannes – Grasse réouverte depuis le 26 mars 2005.

Les principaux points noirs sont les conflits entre les différents services offerts (inter-cité, service de maillage, fret, train de nuit) ; l'absence d'axe alternatif sur le littoral et l'incompatibilité des matériels français et italiens qui oblige à effectuer des ajustements techniques systématiques à Vintimille.

L'aéroport de Nice

L'aéroport de Nice-Côte d'Azur, contrairement à de nombreux aéroports internationaux, se situe en pleine agglomération au cœur de la Côte d'Azur. Sa situation centrale à l'entrée de Nice, en face du Centre d'Affaires International de l'Arénas, lui permet d'être accessible en moins d'une demi-heure de voiture des différentes zones d'activités de la vallée du Var.

Avec environ 9 200 000 passagers en 2002, l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur est le premier aéroport de province et devance en région PACA l'aéroport de Marseille-Provence (5 500 000 passagers).

De par la richesse de l'offre aérienne, l'aéroport constitue un véritable outil de désenclavement pour les départements des Alpes-Maritimes et du Var et au-delà, pour une euro-région qui englobe le département du Var, la Ligurie et le Piémont. Il est en connexion avec les grands centres d'affaires européens et internationaux qu'il dessert quotidiennement grâce à 59 destinations internationales, 33 destinations nationales et plus de 45 vols Nice – Paris.

Depuis les cinq dernières années, cet aéroport présente une croissance de trafic constante avec + 13 % entre 1998 et 2002. Cette croissance s'explique par un fort développement des liaisons internationales (+ 35,5 % sur la période 1998 – 2002) qui compense une légère baisse sur les liaisons nationales (- 1,2 % sur la période 1998 – 2002).

Le port de Nice

Le port de Nice est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nice-Côte d'Azur.

Avec 900 000 voyageurs par an l'activité principale du port de Nice est le transport vers la Corse et fait de ce port le deuxième port européen pour les liaisons avec la Corse. Ce trafic est assuré par des ferry et des Navires à Grande Vitesse (NGV) avec deux rotations par jour.

Le port de Nice présente également une activité de croisière pour les unités de moins de 200 m. il est aussi un port d'exportation de ciment vers la Corse (42 %), le Maghreb et l'Afrique Noire. L'acheminement de ce ciment en provenance des entreprises Lafarge et Vicat situées dans la vallée du Paillon nécessite entre 50 et 80 escales (de 2 à 3 jours pour charger des navires de 6 000 à 7 000 tonnes) par an.

Entre 2001 et 2002, l'ensemble du trafic maritime voyageurs est en progression. On notera les évolutions suivantes :

- + 14 % pour le trafic passagers avec la Corse qui a doublé durant les six dernières années ;
- + 19 % pour le trafic lié aux croisières ;
- + 8 % pour le trafic de plaisance ;
- + 8 % pour la grande plaisance.

Ces évolutions lui ont permis de dépasser la barre des 1,2 millions de passagers en 2002 (Corse + croisière). Contrairement à l'activité passagers, le trafic fret a connu une baisse de 18 % en 2002 avec un total de 315 000 tonnes, liée à la mono-activité (ciment).

III.3.4 - Les grands projets de transport

(Source MVA Limited – Rapport diagnostic, février 2004)

Infrastructures routières

Le IV^{ème} Contrat de Plan Etat – Région (CPER) 2000 – 2006 prévoit de nombreux investissements. Les principaux projets concernant l'aire d'étude sont :

- L'aménagement de la vallée du paillon, avec la poursuite des travaux de la section Cantaron – Pointe de Contes et le lancement du tronçon niçois Palais des expositions – pont Vincent Auriol (RD 2204B) ;
- Le secteur de Sophia-Antipolis avec l'amélioration de capacité des voies existantes telles la RD 435 sur Vallauris, les liaisons vers Antibes et Biot, la RD 35 bis, l'aménagement de plusieurs carrefours et la préparation de la nouvelle liaison vers la RD 2085 (Roquefort-les-Pins et Villeneuve-Loubet) ;
- La réhabilitation de la liaison interurbaine Cagnes / Vence / La Colle-sur-Loup avec le réaménagement de plusieurs voies adjacentes permettant ainsi un meilleur rabattement vers cette voie structurante ;
- La poursuite de l'aménagement de la RD 95 à Saint-Laurent-du-Var dans la perspective de la mise en cohérence avec la RN 202 bis dont le démarrage est maintenant effectif.

En parallèle, quatre opérations sont en cours de réalisation par ESCOTA sur l'aire d'étude :

- Le demi-échangeur de Laghet mis en service en mars 2005 ;
- L'étude de faisabilité du demi-échangeur de Biot ;
- La préparation de l'élargissement à 2x3 voies de la section St Augustin – St Isidore, de la rectification du « virage des jardiniers » en rive gauche du Var, et du réaménagement de l'échangeur de Nice-Promenade ;
- Le lancement d'un programme de travaux de mise aux normes des tunnels de l'A 8 entre Saint-Isidore et Nice-Est.

Les infrastructures ferroviaires

Le projet de LGV PACA, initié lors des études du TGV Méditerranée au début des années 1990, fera l'objet d'un débat public en 2005. Ce projet, dont le délai de réalisation est d'au moins une quinzaine d'années, doit permettre de rapprocher Toulon, Nice et la Côte d'Azur de la vallée du Rhône et de Paris.

A RETENIR SUR LES ACTIVITES :

- **2 grandes zones d'activités** : Sophia-Antipolis et Vallée du Var ainsi qu'un axe du Paillon joignant le port de Nice aux carrières de l'arrière pays.
- L'espace dédié aux activités économiques est **rare et exigü**.
- Un **aéroport** international, des **carrières**, mais aucun site Seveso.
- Des **infrastructures de transport concentrées sur la bande côtière**, structurées en « peigne » autour des principales agglomérations, avec un seul axe est-ouest réellement structurant, l'autoroute A 8.