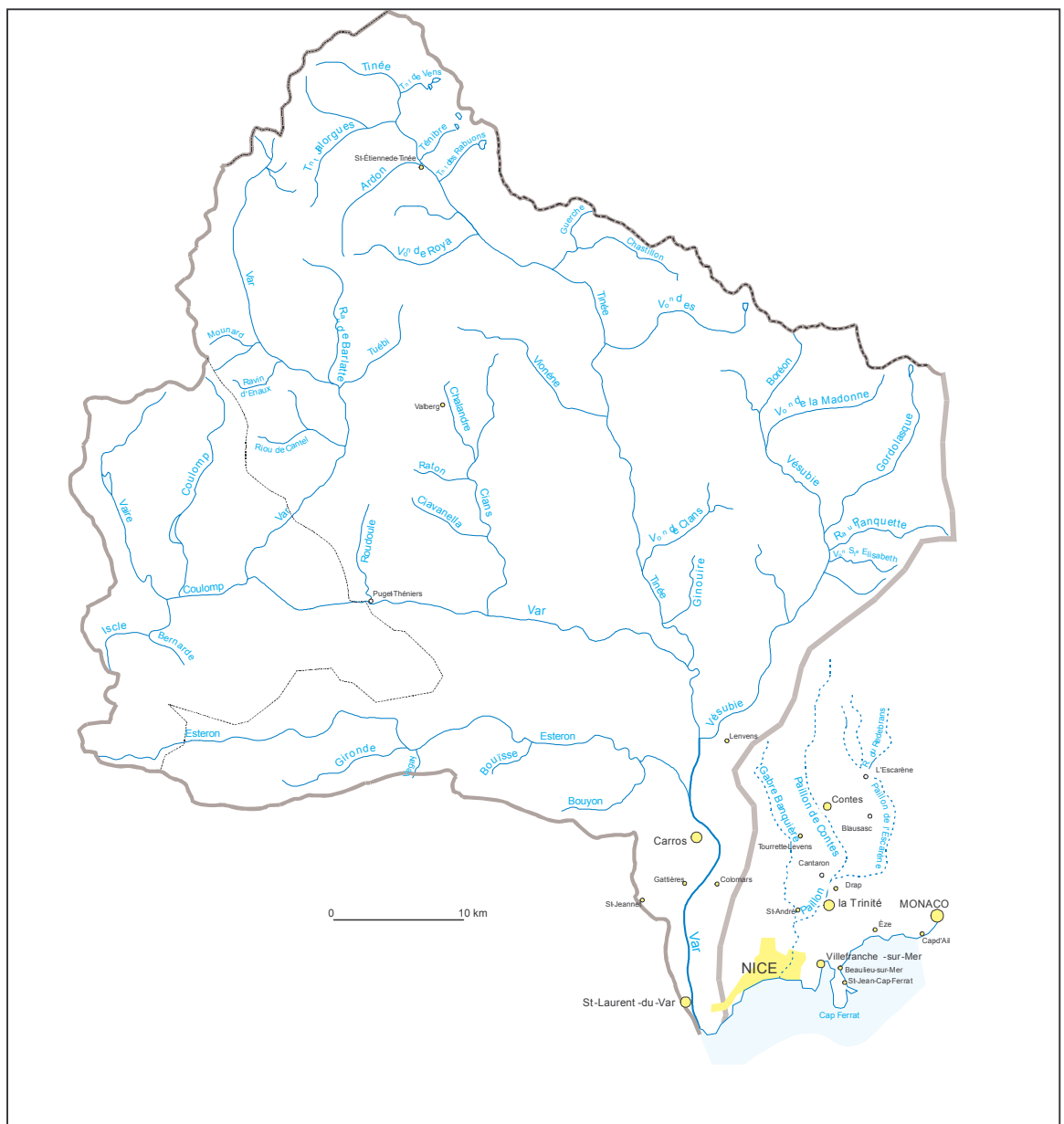


## 2. SECTEUR GEOGRAPHIQUE ET CONTEXTE HYDROLOGIQUE

### 2.1. DONNEES GENERALES

Le Var prend naissance sur le versant Sud du col de Cayolle à 1780m d'altitude. Il s'écoule alors sur 110 km avant de se jeter dans la Méditerranée entre Nice et Saint-Laurent-du-Var. Son bassin versant couvre une superficie de 2822 km<sup>2</sup>.



Il est divisé en trois secteurs:

- 1- le Var supérieur, de la source de l'Estenc jusqu'aux gorges de Daluis.
- 2- le Var moyen, des gorges de Daluis à celles de La Mescla.
- 3- le Var inférieur, depuis la Mescla jusqu'à l'embouchure, qui constitue la basse vallée du Var ou la plaine du Var.

La formation des crues dans le bassin du Var est prédominante en période d'automne (octobre-décembre). Elle est caractérisée par une courte durée intense des épisodes pluvieux (48 h au maximum), mais elle dépend autant de l'intensité des précipitations de chacun des événements que du cumul des pluies dans la période de préparation, estimée à environ deux mois.

Le mécanisme prédominant dans la formation des crues dans le bassin du Var est le ruissellement. Celui-ci est d'autant plus important que l'on est dans une situation de crue violente généralisée sur un sol préalablement saturé par une période pluvieuse longue.

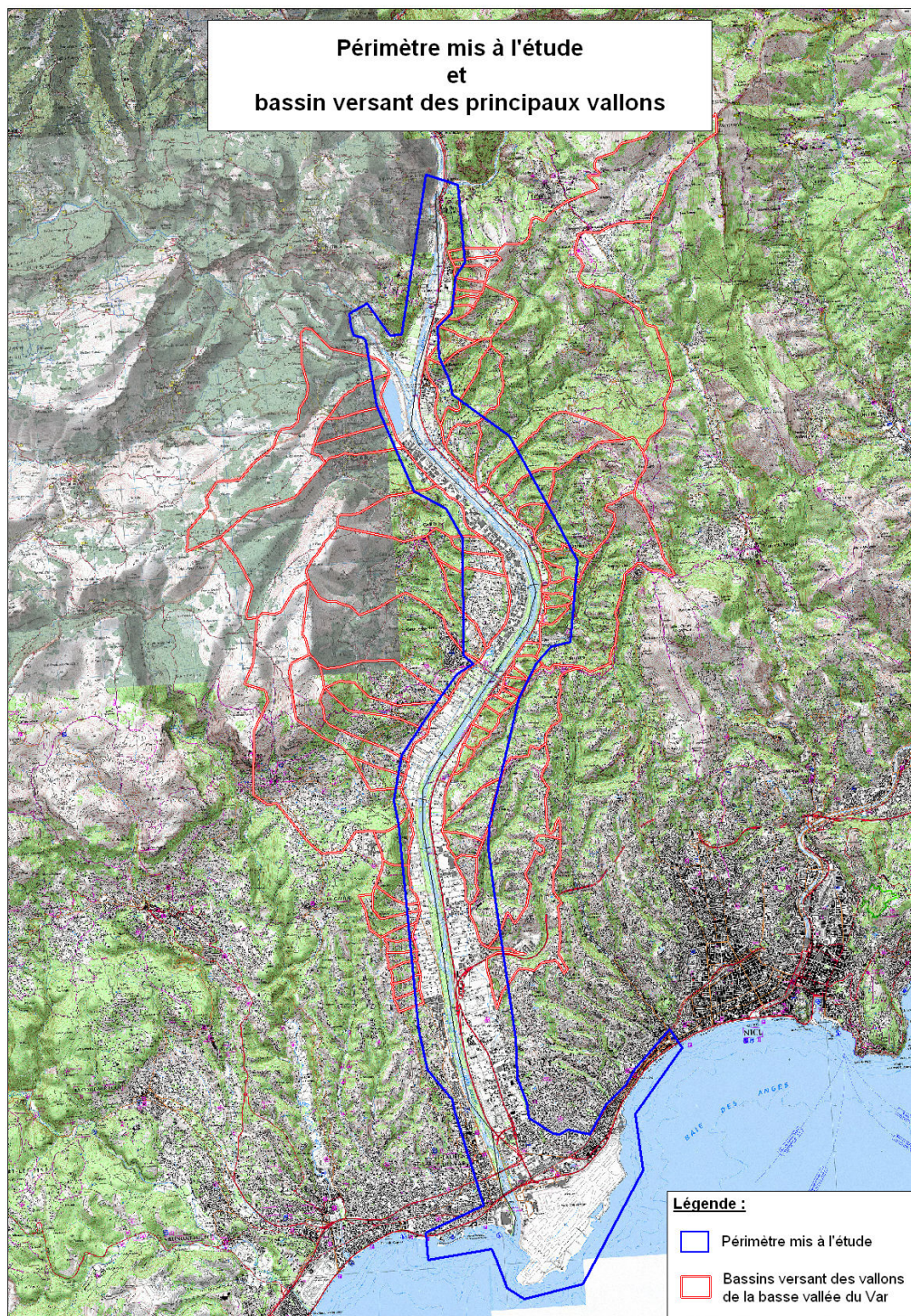
Il faut également signaler la particularité du fonctionnement hydrologique du bassin de l'Estéron, qui est très lié au comportement des aquifères karstiques, notamment celui du bassin du Bouyon.

La plaine du Var est bordée sur ses deux rives de petits vallons qui débouchent directement dans l'ancienne zone inondable aujourd'hui endiguée. Les bassins versants drainés par ces vallons sont représentés sur la planche de la page suivante.

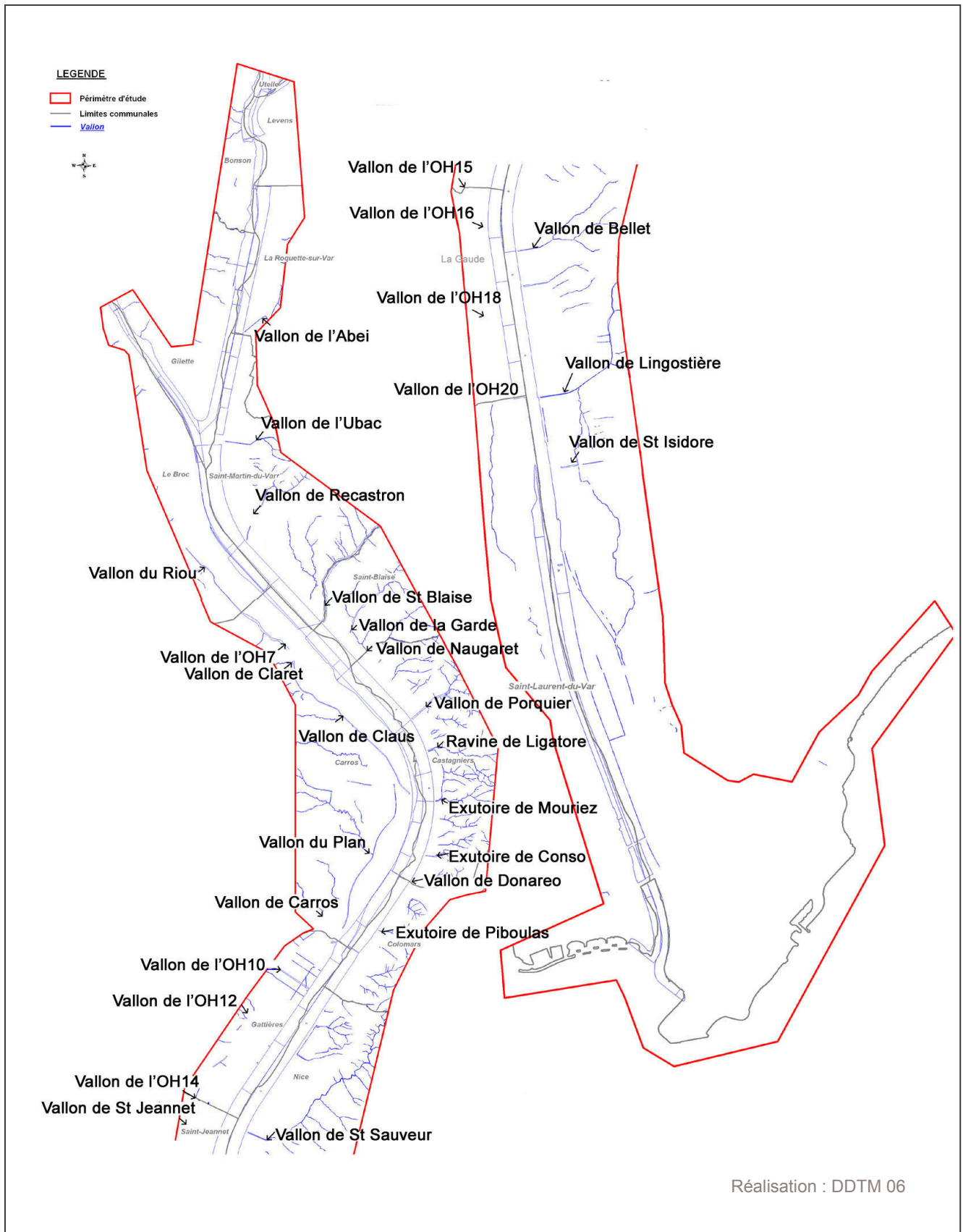
Du fait du système de drainage agricole ancien de la plaine, ces vallons sont susceptibles de déborder dans la plaine aval, qui est actuellement en phase d'urbanisation. Le faciès très pentu des bassins versant et la forte intensité des événements de pluies engendrent des crues violentes et torrentielles qui s'accompagnent parfois d'un transport solide conséquent.

## 2.2. DONNEES SUR LE PERIMETRE D'ETUDE

### 2.2.1. CARACTERISTIQUES HYDROLOGIQUES



### Carte des principaux vallons et ravines affluents du Var :



### 2.2.1.1. DEBITS CARACTERISTIQUES DU VAR

Les hypothèses retenues pour le PPR, qui s'appuient notamment sur l'étude globale du fleuve Var (DDE 06 – Sogreah / 1999), sont les suivantes :

En amont de la confluence avec l'Estéron

- Crue décennale : 1550 m<sup>3</sup>/s
- Crue centennale : 2950 m<sup>3</sup>/s
- Crue de référence du PPR : 3200 m<sup>3</sup>/s
- Crue extrême : 4225 m<sup>3</sup>/s

En aval de l'Estéron

- Crue décennale : 2050 m<sup>3</sup>/s
- Crue centennale : 3500 m<sup>3</sup>/s
- Crue de référence du PPR : 3800 m<sup>3</sup>/s
- Crue extrême : 5000 m<sup>3</sup>/s

Les débits de la crue de référence du PPR et de la crue extrême ont été prescrits en 2001, pour l'étude des risques d'inondation sur le Var, par une note du directeur de cabinet du ministre chargé de l'environnement adressée au préfet des Alpes-Maritimes.

L'étude globale de 1999 donnait, pour la partie en aval de l'Estéron, un intervalle d'incertitude à 70% de 2650m<sup>3</sup>/s à 4300m<sup>3</sup>/s pour l'estimation du débit centennal. Cet intervalle, important, provient du fait de la connaissance imparfaite des crues historiques du Var, contrairement au Paillon où la « culture » du risque a toujours été très importante. On rappellera à cet égard que, jusqu'en 1994, il était communément admis que la crue centennale du Var à Nice était de 2000m<sup>3</sup>/s et la crue millénaire de 3000m<sup>3</sup>/s.

Pour l'analyse des lignes d'eau les débits de crue retenus sont les suivants :

- Crue biennale,  $Q_2 = 800\text{m}^3/\text{s}$ , débit morphologique qui permet de voir les évolutions du fond du lit,
- Crue de 1994 :  $Q_{94} = 2300\text{ m}^3/\text{s}$  au seuil 16, et 3000 m<sup>3</sup>/s de l'Estéron jusqu'au seuil 4. La rupture des seuils 2 et 3 a pu majorer le débit à l'aval de 200 à 500 m<sup>3</sup>/s. Cette crue permet de caler les résultats de la modélisation sur des laisses de crue,
- Crue de référence du PPR : 3800 m<sup>3</sup>/s à l'aval de l'Estéron (3200 m<sup>3</sup>/s à l'amont), proche du débit centennal 3500m<sup>3</sup>/s (lequel est connu à la précision d'une fourchette de 2650 à 4300 m<sup>3</sup>/s),
- Crue extrême : 5000 m<sup>3</sup>/s.

### 2.2.1.2. DEBITS CARACTERISTIQUES DE L'ESTERON

Pour la crue de référence du PPRi sur le Var, les apports de l'Estéron sont fixés à 600 m<sup>3</sup>/s, de façon que le débit du Var soit centennal à la fois à l'amont et à l'aval de cet affluent.

Le débit centennal de l'Estéron est évalué à 900 m<sup>3</sup>/s.

La crue de 1994 est estimée à 1080 m<sup>3</sup>/s, avec une forte incertitude sur cette estimation. La crue de 1994 aurait donc eu une période de retour un peu supérieure à 100 ans.

Etant la plus forte crue connue, c'est cette crue qui est prise comme référence pour le PPRi.

### 2.2.1.3. DEBITS CARACTERISTIQUES DES VALLONS

Le choix des débits de projet est issu de la comparaison des données produites dans l'étude globale du bassin versant du Var (Sogréah – janv. 1999) et l'étude réalisée dans le cadre du Schéma Directeur d'Assainissement de la CANCA (BRL-Sogréah 2006). Les données de l'étude globale ont été utilisées pour l'expertise du risque inondation de la basse vallée du Var réalisée par M. Lefort en 1999 et pour l'ancien PPR inondation de la basse vallée du Var (Safege – cetiis 2000).

L'étude de la CANCA concernait l'assainissement pluvial, donc plus particulièrement les vallons ayant des bassins versants réduits. Les valeurs annoncées pour cette étude sur les petits bassins sont très proches de celles annoncées dans l'étude globale. Pour les bassins versants de plus grande superficie, les valeurs sont plus éloignées. Pour ces bassins le choix s'est porté sur les valeurs de l'étude globale, l'étude de la CANCA s'étant surtout positionnée sur les petits bassins versants.

Pour les vallons situés à l'arrière de la RD6202bis, les débits retenus sont différents de ceux de l'étude Ingérop de 2003 traitant du dimensionnement, de l'implantation et du calage des vallons. Dans cette étude, Ingérop a pris en compte une imperméabilisation totale de la plaine (en vue d'une urbanisation future de la plaine éventuelle), ce qui a pour effet de majorer les débits.

La définition des débits centennaux des vallons dans l'étude globale est issue de la méthode SPEED et prend en compte une pluie homogène d'une durée égale au temps de concentration le plus long de tous les vallons. Il a été considéré que la plaine du Var appartenait à 2 zones pluviométriques distinctes. Les hypothèses retenues sont :

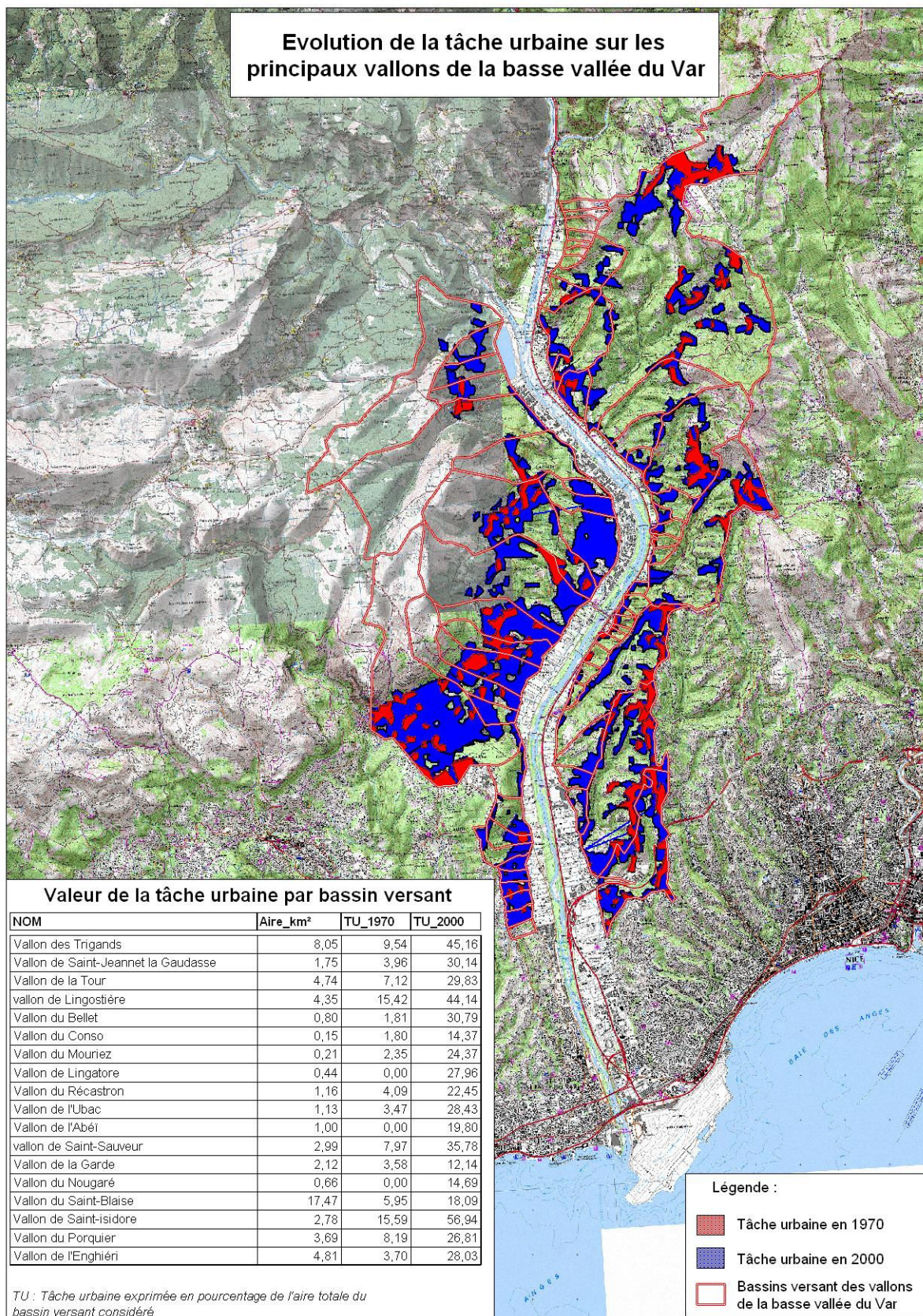
	Po (seuil de ruissellement)	Pluie T <sub>2ans</sub>	Pluie T <sub>10ans</sub>	Pluie T <sub>100ans</sub>	Pluie exceptionnelle
<b>Partie amont</b> <i>(de baus Roux à Castagniers)</i>	De 30 à 40 mm	80 mm	120 mm	173 mm	240 mm
<b>Partie aval</b> <i>(de Castagniers à Lingostière)</i>	De 30 à 40 mm	70 mm	105 mm	150 mm	240 mm

Les résultats obtenus pour les débits caractéristiques sont repris dans cette étude. Toutefois, certaines surfaces de bassins versants sont différentes de celles prises en compte dans cette étude. En cas d'hypothèses de surface différente, il a été employé l'ordre de grandeur des débits défini par P. LEFORT dans sa synthèse des études hydrauliques de juillet 1999 concernant la basse vallée du Var :

$$Q_{100} = 12 * S^{0.75} \text{ en amont de Castagniers}$$

$$Q_{100} = 10 * S^{0.75} \text{ en aval de Castagniers}$$

(avec Q<sub>100</sub> le débit centennal et S la surface du bassin versant en Km<sup>2</sup>). Les valeurs de débits ainsi calculées « sont légèrement surestimées mais constituent une bonne base pour l'étude des risques inondations » et permettent de tenir compte de l'urbanisation importante des bassins versants des vallons de la basse vallée du Var.

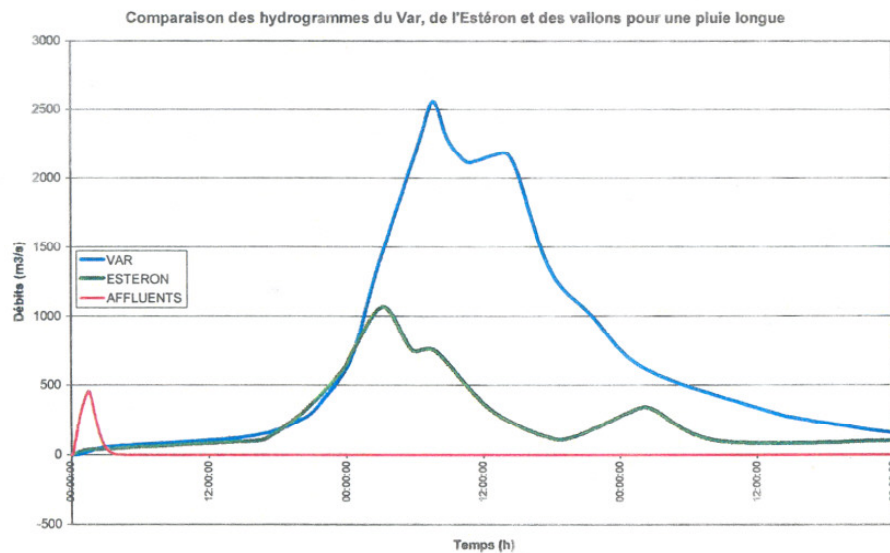


De même les débits decennaux seront estimés de la sorte :

$$Q_{10} = 7,5 \cdot S^{0,75} \text{ en amont de Castagniers et } Q_{10} = 6,2 \cdot S^{0,75} \text{ en aval de Castagniers.}$$

Le fonctionnement hydraulique des vallons est étudié en fonction de la capacité du lit, de la capacité des ouvrages de franchissement et du risque de refoulement des crues du Var par les vallons.

Concernant le risque de refoulement des crues du Var via les vallons, il sera pris en compte la concomitance d'une crue décennale pour les vallons et d'une crue centennale sur le Var. En effet la détermination des hydrogrammes de crues spécifiques à chaque vallon (étude globale janvier 1999 SOGREAH) et la comparaison avec celui du Var a conclu à l'improbabilité d'une superposition des débits de pointes du Var et des vallons (hypothèse validée au cours de la première étude du PPRI). Les hydrogrammes du Var et des vallons sont décalés de plus de 24 h.



## 2.2.2. EVOLUTION DE L'URBANISATION ET DES ENJEUX (EXTRAIT DU SAGE DE LA BASSE VALLEE DU VAR)

R. SALANON et J.F.GANDIOLI, dans leur « *Cartographie floristique en réseau des ravins et des vallons côtiers ou affluents du Var dans les environs de Nice* » publiée en 1991 dans Biocosme Mésogéen, décrivent de façon pertinente l'évolution des usages qui conduit à l'aménagement actuel du territoire, tel qu'il est décrit dans les paragraphes suivants.

« A partir du néolithique (5000 à 2500 av. J.C. suivant les régions), les plaines et moyennes montagnes sont défrichées, incendiées pour le pâturage extensifs des chèvres et des moutons, façonnées en terrasses de cultures (« restanques » ou « faïsses » ou « bancaous »). Le manteau forestier s'éclaircit, les sols bruns originels sont décapés par l'érosion.

Avec la conquête romaine (vers 120 av. J.C.) et le développement des oliveraies, se façonne un paysage qui demeurera pratiquement immuable jusqu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle ; trois unités se partagent désormais l'espace :

- les cultures : vignes, légumineuses associées à l'olivier jusque vers 500-700 m, céréales plus en altitude ;



- *les pâturages : soit en enclos, soit sur garrigues ou maquis entretenus par l'incendie ;*
- *les forêts : le plus souvent traitées en taillis sur souches parcourus par les troupeaux.*

Apparue vers 1860, la culture florale impose de nouveaux défrichements sur les collines littorales bien exposées, phénomène qui demeure actif jusqu'à nos jours en dépit de quelques phases dégressives. Avec la Grande Guerre débute la déprise pastorale et agricole, dont les milliers d'hectares de terrasses abandonnées sont le dramatique témoignage.

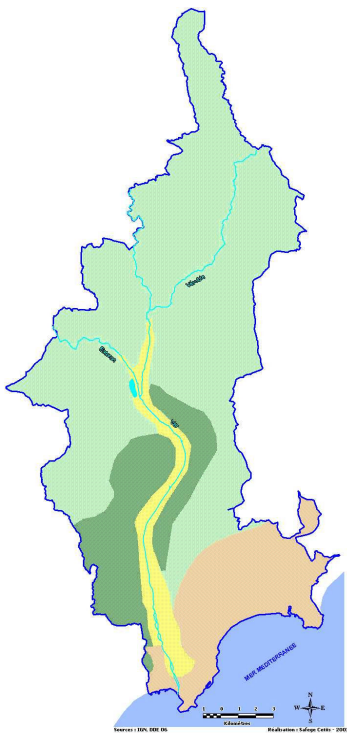
*La période contemporaine voit s'accroître la complexité des facteurs intervenants dans l'évolution des différents terroirs, et l'on peut schématiquement distinguer :*

*une zone urbaine dense, dont l'extension actuelle tend à se calquer sur le tracé de l'autoroute A 8 dans le contournement de Nice ;*

*une zone de croissance urbaine éliminant un milieu agricole riche au niveau des interfluvies collinéens (floriculture) ou de la plaine du Var (cultures maraîchère) ; la limite Nord de la commune de Nice la cerne assez bien ;*

*une zone rurale de pénétration de l'influence urbaine, représentée par un habitat de résidences et des activités de loisirs (ranches, campings, etc.), où l'économie traditionnelle devient vestigiale (sauf cas particulier du terroir de Bellet). »*

#### 2.2.2.1. DES ENTITES BIEN DISTINCTES



La **plaine alluviale** (jaune) du Var traverse la zone du nord au sud ; espace plat a priori aisément aménageable sans la prise en compte des risques naturels. Elle est devenue aujourd'hui un axe de communication stratégique, avec de nombreuses d'infrastructures.

la **frange littorale** (orange), quant à elle, a considérablement évolué avec l'essor économique de l'après-guerre.

### 2.2.2.1.1. LA BASSE VALLEE DU VAR

Avec les aménagements du Var, des terres riches ont d'abord été gagnées sur la **plaine alluviale** (de Plan-du-Var à l'embouchure). Elles ont été compartimentées en lanières perpendiculaires au lit et certaines d'entre elles ont bénéficié de casiers de colmatage pour permettre les dépôts de fines lors des débordements du fleuve. Ce sont, encore aujourd'hui, essentiellement des pépinières, des cultures maraîchères et des vergers qui sont exploités.

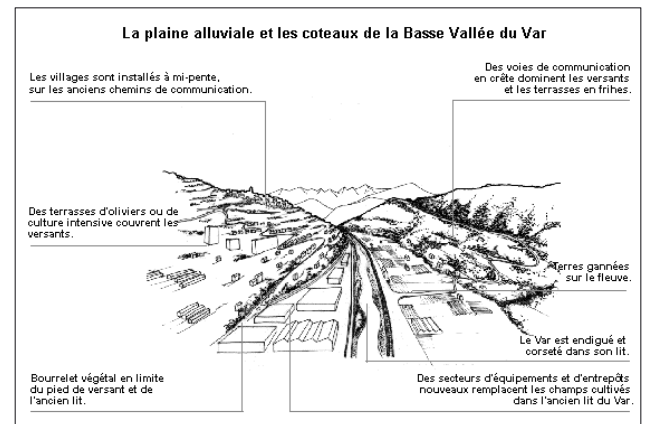
A ce type d'occupation du sol, s'ajoutent désormais des zones d'activités industrielles ou commerciales. La plaine alluviale du Var s'est alors progressivement transformée en espace périurbain mêlant habitat, pôles économiques et axes de communication (ex RN202, A8), contraignant ainsi l'activité agricole à occuper des espaces de plus en plus restreints. Les passages d'une rive à l'autre, longtemps difficiles (premier pont en 1792) restent encore aujourd'hui en nombre limité (4).

#### Les coteaux

Sur les coteaux **modelés en terrasses** et dont beaucoup sont aujourd'hui abandonnées, la forêt a gagné du terrain. Cependant des cultures traditionnelles comme l'olivier et la vigne subsistent encore. Progressivement les voies de communication sont descendues des crêtes jusque dans le lit du Var facilitant l'implantation d'habitats sur les versants.

Sur quelques secteurs, cette nouvelle forme urbaine s'exprime aujourd'hui par un mitage relativement diffus. Cette organisation prend place, avec une structuration plus ou moins marquée, sur le territoire des communes de Carros, Castagniers, Colomars, Bouyon, Gattières, Gillette, Le Broc, La Gaude, La Roquette-sur-Var, Saint-Blaise, Saint-Jeannet, Saint-Martin-du-Var.

Figure 1 : Croquis de la plaine et des



### 2.2.2.1.2. LA FRANGE LITTORALE

Les communes de Nice et de Saint-Laurent-du-Var connaissent l'urbanisation la plus dense. Le développement urbain de la ville de Nice procède à la fois du modèle balnéaire, du modèle portuaire, du modèle en auréoles, en secteurs, le long des axes de communication<sup>2</sup>.

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la ville s'est d'abord étendue en périphérie de son centre historique puis, avec le développement touristique, c'est la bande côtière qui s'est fortement artificialisée et équipée pour répondre à cette nouvelle demande. Enfin,



<sup>1</sup> modifié d'après « Atlas des Familles et des Entités Paysagères des Alpes-Maritimes

<sup>2</sup> « Nice, une eurocité méditerranéenne ». DAUPHINE. A., 1990.

l'élan démographique des années 56-62, marquant la fin du protectorat français en Tunisie et l'accession de l'Algérie à l'indépendance, s'est traduit par une expansion urbaine au nord et à l'ouest de la ville. Suite à cette période l'agglomération niçoise est entrée progressivement dans une logique de conurbation propres aux villes de la Côte d'Azur<sup>3</sup>.

Cet espace s'est alors peu à peu transformé avec l'agrandissement de la plate-forme aéroportuaire, le marché d'intérêt national, le centre administratif des Alpes-Maritimes, les centres commerciaux, les grandes infrastructures routières (ex RN7 et ex RN98) et autoroutières (A 8), etc. D'une vocation agricole, à dominance maraîchère, les abords du Var ont rapidement accueilli industriels et promoteurs attirés par des terres apparemment aisément constructibles (faible pente) situées au carrefour des grands axes de communication du département.

*« Si Nice est traditionnellement dite “ville du Paillon”, elle glisse de plus en plus vers l'ouest avec le développement du nouveau centre d'affaires de l'Arénas [...]; Nice devient “ville du Var”, plus seulement ville touristique mais ville des résidences et du tertiaire »<sup>4</sup>.*

Aujourd'hui cette frange littorale connaît une urbanisation mixte comprenant centres économiques, industriels et habitats individuels et collectifs.

#### 2.2.2.2. L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

Pour l'ensemble du bassin versant du Var, la population des territoires communaux comprend environ 500 000 habitants, dont 400 000 sont concentrés dans les communes de la basse vallée du Var (entre Plan-du-Var et l'embouchure). Toutefois, la basse vallée stricto sensu (i.e le lit majeur hydrogéomorphologique du Var) de Plan-du-Var à Nice ne regroupe pas plus de 30000 habitants, essentiellement concentré au sud de l'A8 à Nice et Saint-Laurent-du-Var.

Historiquement, ce sont les communes littorales qui connurent d'importants « booms » démographiques. Nice a notamment connu un élan démographique dans les années 50-60 avec l'arrivée de nouvelles populations immigrées. Elle est actuellement la 5<sup>ème</sup> ville la plus peuplée de France. Ville d'attrait pour les populations en provenance de l'arrière pays, la commune de Saint-Laurent-du-Var a vu sa population passer de 10000 habitants en 1968 à 30000 en 2006.

Hormis Carros qui a connu un certain « essoufflement » démographique dans la décennie 90, la majeure partie des communes des coteaux et de la plaine alluviale ont été marquées par de nettes augmentations de population depuis 1982 mais elles restent de taille modeste. Notons un taux de variation de 88,79 % pour Saint-Blaise entre 1982 et 1990 et de 65,70 % pour Gilette à la même époque.

<sup>3</sup> « Schéma directeur d'urbanisme de la ville de Nice ». Ville de Nice-Agence Municipale d'Urbanisme, 1996.

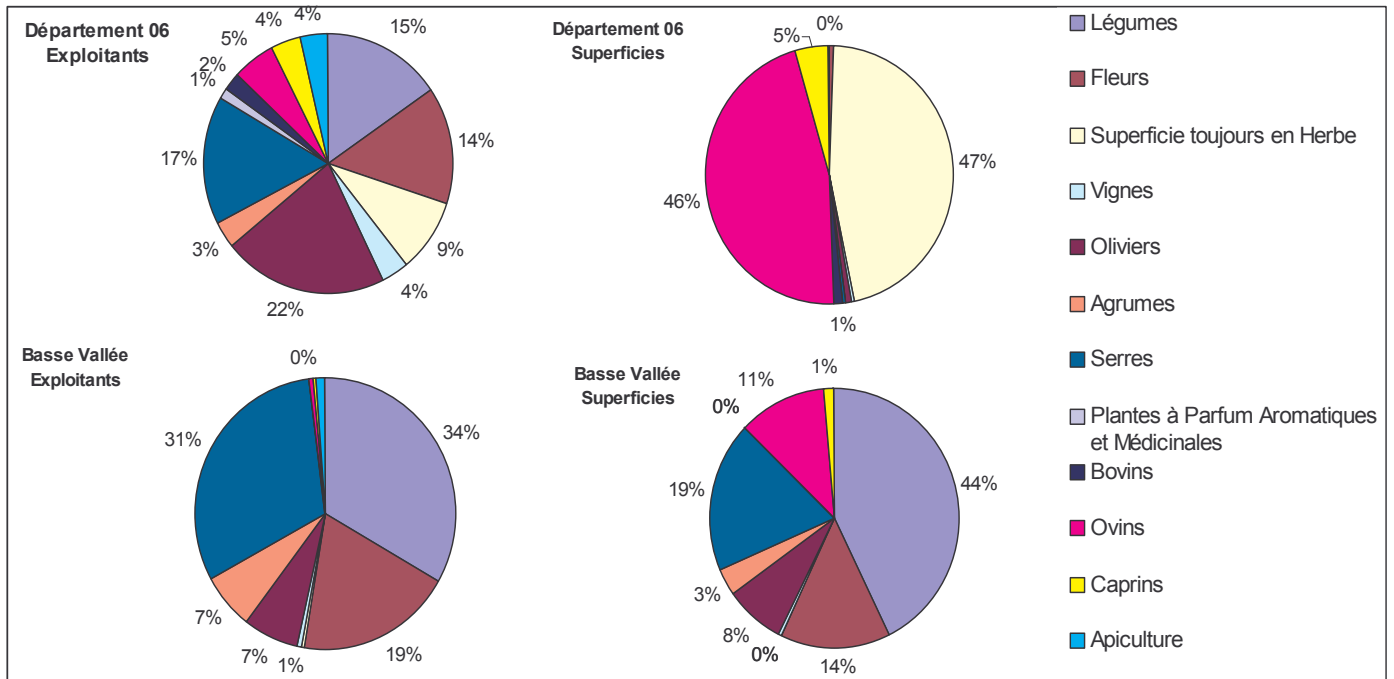
<sup>4</sup> « Le système littoral maralpin : entre aménagement et ménagement de l'environnement, le codéveloppement soutenable. Nice-06 et son environnement ». DAGORNE A. et al., 1998.

<b>Commune</b>	<b>Population 1968</b>	<b>Population 2007</b>
Bonson	232	681
Le Broc	339	1023
Carros	963	11300
Castagniers	820	1359
Colomars	979	3236
Gattières	1 005	4130
La Gaude	1 631	6800
Gillette	521	1468
Levens	1 299	4545
Nice	322 440	352388
La Roquette-sur-Var	537	930
Saint-Blaise	190	936
Saint-Jeannet	1 421	3714
Saint-Laurent-du-Var	10 156	30605
Saint-Martin-du-Var	1 180	2522
Utelle	516	696
<b>Ensemble</b>	<b>344 229</b>	<b>426 333</b>

*Source Insee, recensements (en italique données du RP 1999)*

### 2.2.2.3. L'AGRICULTURE

La **plaine alluviale** du Var a été très tôt aménagée pour permettre le développement des **cultures maraîchères, arboricoles et florales**. Grâce à la richesse des alluvions déposés par le fleuve, l'ensoleillement, l'irrigation (par les canaux puis par la nappe), ainsi que la qualité des méthodes de culture et la proximité d'un marché stimulant, cette plaine est encore aujourd'hui **la plus grande zone agricole du département des Alpes-Maritimes**. Ainsi les parcelles de production légumière de la plaine du Var représentent près du quart de la superficie totale dédiée à cette culture dans le département. Il en va de même pour les cultures sous serres.



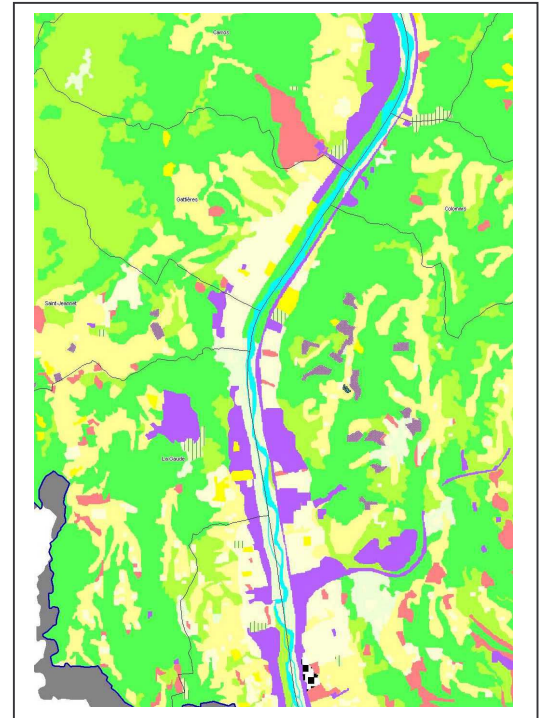
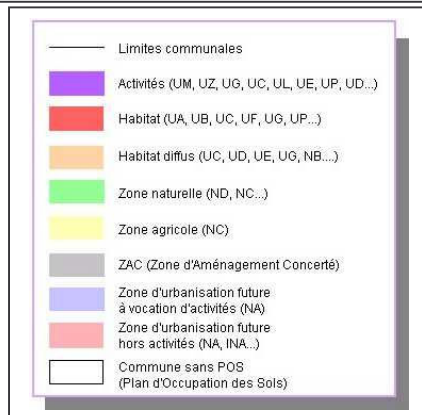
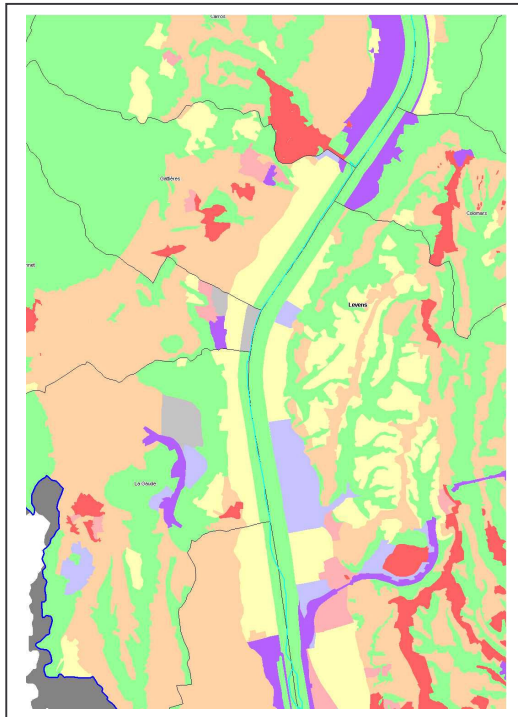
Bon nombre des terrasses des coteaux utilisées à l'époque sont tombées en désuétude et sont aujourd'hui à l'état de friche et dans la plaine, les parcelles cultivées sont de plus en plus limitées. Deux fois moins étendues qu'il y a 20 ans, les surfaces vouées la floriculture sont passées de 147 ha en 1972 à 103 ha<sup>5</sup> en 1982, pour ne représenter en 2000 que 38,61 ha.

Le prix du foncier élevé et l'urbanisation limitent l'installation de nouveaux agriculteurs. Ainsi, l'aménagement de la vallée du Var, associé à une démographie galopante, réduisent peu à peu l'espace agricole et n'incitent pas les exploitants à moderniser leurs installations. Les exploitations agricoles sont rarement d'un seul tenant et se trouvent de plus en plus imbriquées dans le tissu urbain. Cela s'explique par la faible part des exploitations monospécifiques, l'agriculteur privilégiant plusieurs cultures et donc plusieurs sources de revenus.

Ce phénomène de mitage est visible lorsqu'on compare la vocation des sols telle qu'elle est définie dans le POS des communes et l'interprétation par photos satellites de l'occupation des sols. En effet, certains terrains agricoles libérés, le plus souvent après des départs en retraite, sont affectés à des activités temporaires non agricoles : stockage de véhicules, entrepôts et hangars.

<sup>5</sup> DAGORNE A. *et al.*, 1998.

### Comparaison pour l'agriculture du POS et de l'interprétation d'images satellite POS Corinne Land Cover



La différence entre les deux rives du Var est cependant marquée :

plus de la moitié des terres sont cultivées en **rive gauche** et seulement 10% environ, sont des friches agricoles,

à peine un tiers des terres sont cultivées en **rive droite**, tandis que les friches agricoles représentent environ 15 % de la surface.

Les secteurs les plus dynamiques sont, en rive gauche à St Isidore Nord et Sud (150ha) et Nice Nord (60ha), et en rive droite à Gattières et la Gaude.

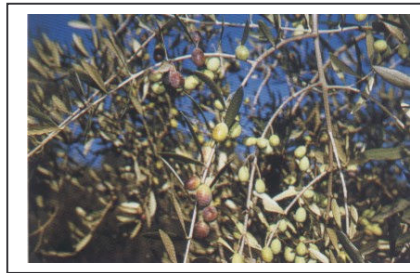


Photo ville de Nice

Or, certains produits issus de cette agriculture bénéficient d'une certaine **notoriété** vis-à-vis de leur qualité :

- le maraîchage avec une production à caractère **spécifiquement niçois** : mesclun, courgettes trompettes, fleurs de courgettes, blettes, fraises de Carros ;
- la floriculture avec une tradition de fleurs coupées : **œillet de Nice** ;
- la viticulture avec le vignoble intra-urbain de l'**Appellation d'Origine Contrôlée « Vin de Bellet »** ;
- l'oléiculture avec l'obtention récente d'une l'**Appellation d'Origine Contrôlée sur l'huile, les olives** de table et la pâte d'olive.<sup>6</sup>

En effet, l'agriculture dans la basse vallée bénéficie d'avantages : la **proximité des différents modes de transport** pour l'évacuation des productions, la proximité immédiate de **zones de commercialisation** (marchés, grandes surfaces, MIN), la présence d'un vaste **bassin de consommateurs** et une **gastronomie locale** qui valorise les produits de qualité.

#### 2.2.2.4. LES ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

Elles sont à l'origine de la hausse de l'emploi dans tout le département. Il se situe essentiellement dans la vallée, sous forme d'importantes zones d'activités. Les plus anciennes sont celles de la Gaude et de Saint-Laurent-du-Var, qui datent des années 1965. Au début des années 70, commence l'endiguement de la rive droite au niveau de Carros et le Broc pour aménager une zone industrielle du département, devenue la plus importante du département.

La basse vallée accueille actuellement près de 15 000 emplois en rive gauche et plus de 13 000 en rive droite. Ces derniers concernent essentiellement les communes du Broc et de Carros, où la taxe professionnelle représente la moitié du budget communal, et Saint-Laurent-du-Var, où cette part reste importante.

On trouve notamment des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

L'usine de la **MESTA**, située sur la commune de Gillette, fabrique des produits de synthèse pour les laboratoires pharmaceutique et la parfumerie. Identifiée comme une industrie à risque, elle fait l'objet d'un contrôle et d'un suivi régulier. Elle a été classée SEVESO en mai 2000. La réduction de ces stocks de produits lui a permis d'être classée **SEVESO seuil bas** depuis janvier 2002. Il n'existe donc pas de périmètre spécifique de protection du site.

<sup>6</sup> « Vers des projets agri-urbains. Site de Nice. Diagnostic »

Un des enjeux de la DTA est de recentrer les activités sur les zones existantes et d'éviter l'étalement de la ville et des activités. Cette démarche s'inscrit dans un principe de développement durable, compatible avec la loi SRU.

#### 2.2.2.5. TOURISME

La Côte d'Azur possède une forte image internationale, disposant d'un climat très favorable, elle propose quatre types de tourisme : rural, urbain, balnéaire et montagnard. L'activité touristique est bien sûr largement présente sur les communes littorales, telles que Nice ou Saint-Laurent-du-Var, mais elle est également liée à l'attractivité des sites naturels et des villages perchés du haut pays.

Aspremont est à l'intersection d'un chemin de grande randonnée venant des Alpes (traversant Utelle, Levens, et Saint-Blaise ) et le GR51 venant de la montagne du Chier à l'Ouest. L'attrait des villages perchés est marqué. Ainsi Gilette, St Jeannet et Castagniers ont un nombre de lits important au regard de la taille de la commune.

On peut noter également la voie ferrée des Chemins de Fer de Provence et ses arrêts de Nice à Digne.

#### 2.2.2.6. LES INFRASTRUCTURES

##### **Les routes départementales**

Elles sont la conséquence de l'évolution des usages et des aménagements du territoire. La caractéristique principale du secteur est la concentration de ces infrastructures dans la vallée : voie de chemin de fer, ex-nationale, autoroute, départementale de pied de coteau, ....

Les coteaux sont desservis par des départementales qui, compte tenu du relief escarpé, sont sinueuses et étroites pour la plupart.

##### **Les principales voies routières**

La RD6202 longe le Var, de Revest-les-Roches jusqu'à l'aéroport de Nice. Cette voie allie plusieurs fonctions stratégiques :

- le maillage du réseau national
- l'accès aux stations de sport d'hivers
- la liaison entre les bassins d'emplois rive gauche et rive droite du Var.

Cette voie est à saturation aux heures de pointe, provoquant de nombreux bouchons. Le mélange des fonctions, un trafic important de l'ordre de 40 000 véhicules par jour, et des caractéristiques non homogènes, font que cette voie est considérée comme particulièrement dangereuse.

Pour faire face à la saturation progressive de cette voie, après plusieurs travaux d'aménagement, d'élargissement, le doublement de la voie est apparu comme la solution la plus adaptée. La réalisation d'une nouvelle voie a été décidée et la RD6202 bis est aujourd'hui ouverte dans sa section sud de St-Isidore jusqu'au niveau de la 7ème rue de la zone d'activités de Carros-Le Broc, avec un nouveau franchissement du Var.



## **L'autoroute**

L'autoroute A8 constitue le seul axe Est-Ouest de grande capacité, les autres voies situées le long du littoral (ex-RN98 qui constitue pour partie la promenade des Anglais, ex-RN7 et voies rapides), n'ont que des fonctions d'échange de proximité.

Cette autoroute, qui constitue de fait le contournement de Nice, supporte un trafic à la fois de proximité et de transit (jusqu'à 130 000 véhicules par jour), dans des conditions de sécurité non optimales dues à des caractéristiques géométriques contraignantes et à la présence de nombreux ouvrages d'art. Dans la vallée du Var, la mise à 2\*3 voies a été effectuée en juin 2008 mais son trafic reste dense.

## **Les voies ferrées**

Le Chemin de Fer de Provence, infrastructure à voie unique, se développe en rive gauche du Var. La plate-forme est accolée, dans la plaine du Var, à la RD6202, côté rivière.

En ce qui concerne la voie ferrée littorale, un projet de création d'une 3<sup>ème</sup> voie entre Antibes et Nice a fait l'objet d'une décision de principe. Elle permettra d'augmenter la capacité actuelle et de concilier les dessertes de grande ligne, de fret et de TER avec le cadencement souhaité.

## **L'aéroport**

Ce site niçois qui n'était au début qu'un aéroclub, a été officiellement reconnu en 1929. L'Etat, propriétaire de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, en a confié la gestion à la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur dans le cadre d'une concession (arrêté ministériel du 31/01/56).

Il est actuellement le deuxième aéroport de France et l'un des vecteurs essentiels du développement touristique et de l'image du département, avec :

- 101 destinations directes régulières dans 30 pays,
- 51 compagnies régulières en 2007,
- 1 278 fréquences hebdomadaires régulières,
- 10,4 millions de passagers en 2007.

