

Le PLU de Saint Laurent du Var prévoit le doublement de son Port de Plaisance. Cette appellation est erronée car il s'agit d'un Port communautaire et il conviendrait de le présenter en enquête publique dans sa totalité. De plus un précédent projet à déjà été présenté. Il avait permis d'exhumer les expertises de la catastrophe de tentative de construction d'un port à l'aéroport en 1979 et avait été rejeté. Il est à noter que ce projet avec une fin à la fois catastrophique et tragique a été remboursé pendant encore 30 ans par les contribuables

Ces expertises mentionnaient : **L'examen bathymétrique de la baie des anges permet de constater que sur tout le littoral, la pente est très importante (de 10% à 40%) , et conduit rapidement à des fonds de plusieurs centaines de mètres avant de rejoindre la plaine abyssale : -2000m et + de profondeur.**

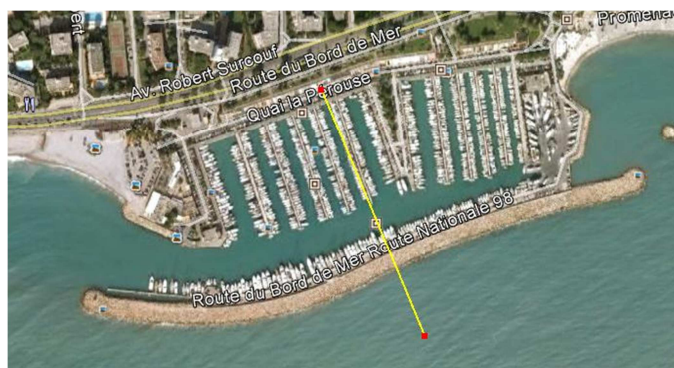
L'embouchure du Var présente un aspect particulier, contrairement aux autres rivières côtières qui se jettent dans leur canyon au fond duquel se déposent les sédiments, le Var crée un delta de part et d'autre du canyon.

Reconnaissance des fonds marins dans la zone du delta du Var. Avril 1980

Face à saint Laurent du Var se trouve un autre plateau deltaïque bien moins étendu que celui de l'aéroport et délimité par la courbe -10

Cette courbe -10 se trouve à quelques 500mètres du rivage actuel.

Ce n'est qu'à partir du top 330 que le flanc du plateau se montre comme un bon réflecteur malgré un léger recouvrement meuble

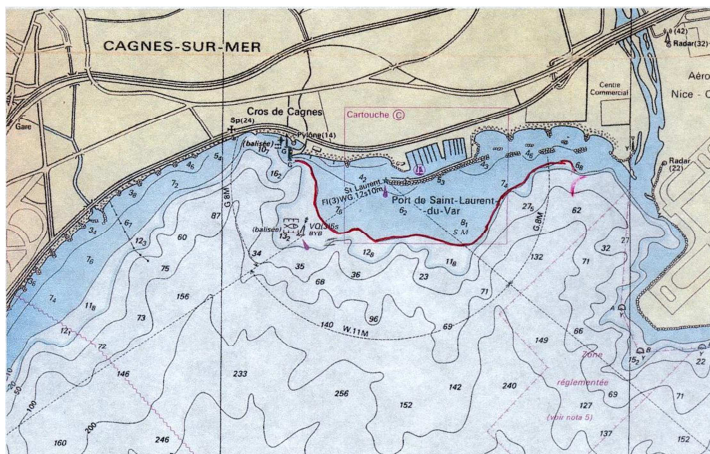


Top 330 (approximatif)



Projet de Port Communautaire

Le seul projet dont nous avons connaissance va bien au-delà de ce petit plateau deltaïque. Même si il prévoit une technique sur piliers, les digues qui le composent débordent largement de la cote moins 10 au-delà de laquelle l'expérience a démontré que tout s'effondre. Des expertises plus récentes ont été effectuées : il conviendrait de les rendre publiques afin d'abandonner définitivement ce projet.



Il serait utile de prendre également en compte la carte des cymodocées :

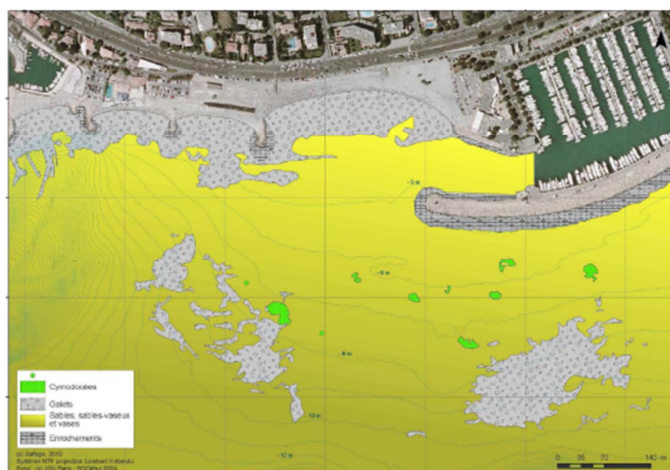


Figure 3.1 : cartographie des substrats et des cymodocées.

RP : Perturbation de la dynamique sédimentaire de la baie

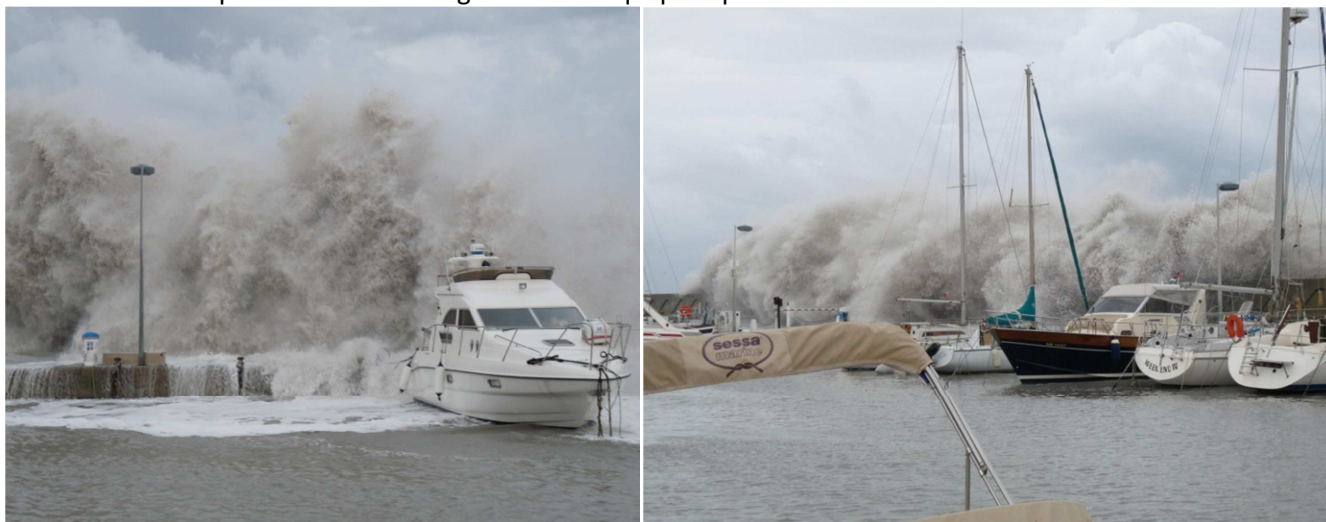
L'avancée du port vers le Sud provoquera un resserrement de l'embouchure du Var. Deux effets peuvent se produire : une augmentation des vitesses de courant sur la section comprise entre le port et l'aéroport entraînant une modification de l'équilibre hydro-sédimentaire du secteur ; une sédimentation accrue par rapport à la situation actuelle.

De même, l'avancée des constructions en mer ne permettront pas une circulation normale des eaux du Var, de ses agrégats, et de ses alluvions. Les seules plages publiques de Saint Laurent du Var, situées devant la Promenade des flots Bleus, se transformeraient probablement en cloaque. Sur le plan de l'économie touristique, ce serait plus que regrettable.

RP : De plus, l'extension du port va représenter un **obstacle au transit sédimentaire** autour de la zone portuaire. Deux effets peuvent survenir : une accumulation sédimentaire en bordure extérieure Est du port ; et un amaigrissement de la côte à l'Ouest du port liée à la diminution des apports.

Alors que l'abaissement des seuils du Var avait commencé à rétablir l'apport de galets, ralentissant le processus d'érosion littorale, la création d'un port ferait obstacle à ce retour de galets, occasionnant un nouveau recul des plages à l'ouest.

Il est également à noter le risque de submersion d'une digue 400 ou 500 mètres plus au Sud de l'actuelle qui devra subir les coups de mer de « la vague du sud » qui peut parfois se montrer violente :



Submersion de la digue sud du Port de Saint Laurent du Var en novembre 2011

Une zone **UVDm3** est réservée à l'entrée ouest du port. En dehors de sa possibilité de construction sur une hauteur de 6m aucune contrainte ne lui semble réservée : **Secteurs UVdm1 et UVdm3 : n.r.**
De plus cette zone déborde à la fois sur le domaine public et sur le domaine maritime : ceci est contraire à la loi littorale.



Débordement de la zone constructible sur la plage à l'ouest et à l'est, sur le domaine public au nord !

Cette portion de côte est suffisamment bétonnée, il semblerait que la résidence Atoll-Beach cherche à récupérer les m2 qu'elle a dû restituer en vertu de la loi littorale, une seule observation : ça suffit !

RP page 197

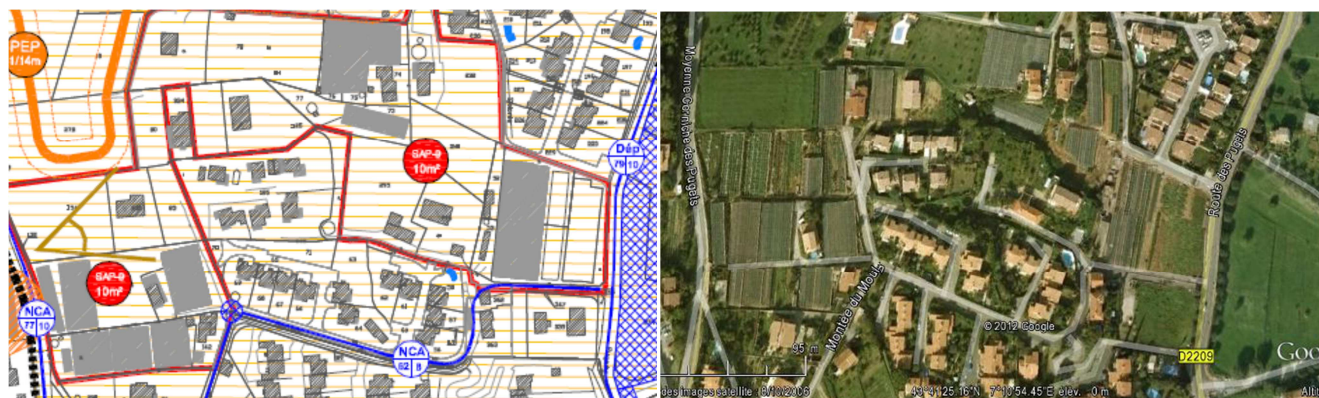
Zones agricoles

Risque d'affaiblissement des connexions agricoles

La zone agricole du secteur des Iscles est en connexion avec les milieux agricoles de la basse vallée du Var. Le déclassement d'une partie du secteur en zone UL, 2AU et 2AUV risque d'occasionner un affaiblissement des connexions existantes entre ces différentes zones. Toutefois, ainsi qu'explicité plus haut, le **sud de la zone agricole ne joue déjà plus guère son rôle dans les continuités écologiques** du fait de son mitage et de l'occupation du sol par diverses activités aux impacts irréversibles.

La préservation d'une vaste zone agricole de quasiment de 28,8 hectares se développant sur le nord de la plaine des Iscles devrait néanmoins permettre de perpétuer les connexions écologiques avec les surfaces agricoles de la Baronne et la vallée du Var.

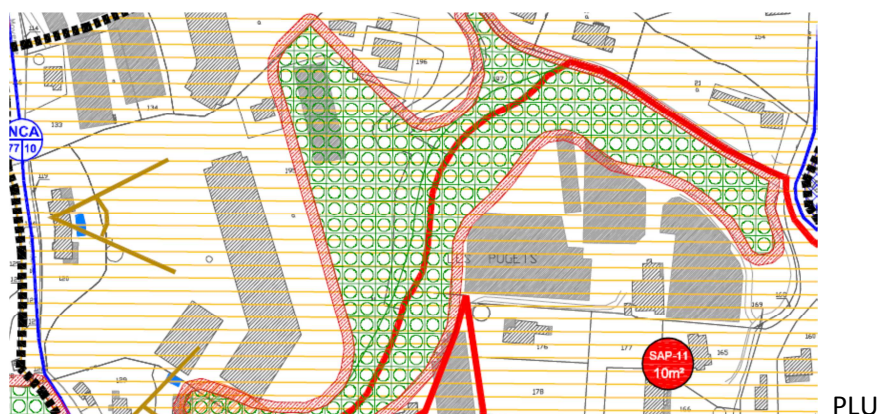
Les documents graphiques interprètent en tant que constructions solides, des serres et zones agricoles



EBC - terres agricoles - Serres

Pourquoi des terres agricoles et des serres sont-elles assimilées à des EBC ?

Certains bâtiments (surfaces grises) n'existent pas sur le terrain, et sont en réalité des serres.



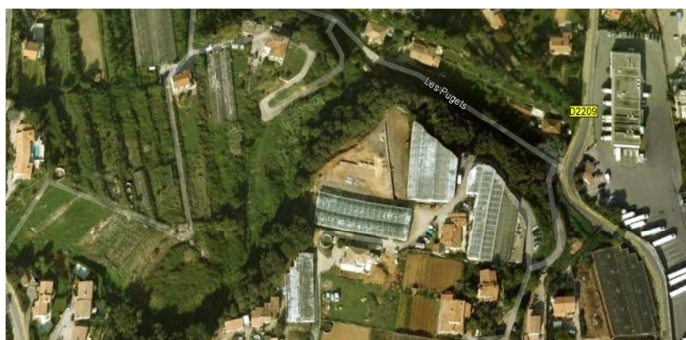
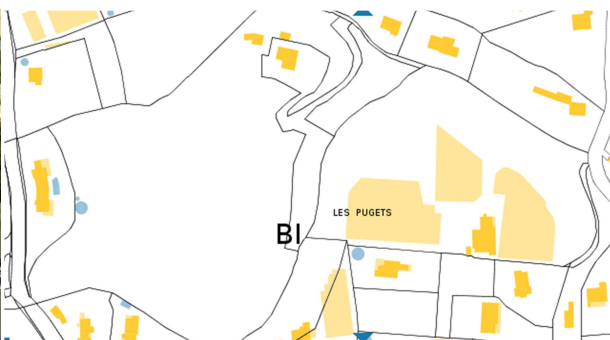


Image Google-Earth



Cadastre

Le PLU de Nice annonce la volonté de NCA « *non seulement de préserver les exploitations agricoles en activité mais aussi de reconquérir ... les terres délaissées ou exploitées à d'autres fins* », de conserver le potentiel nécessaire à la relance de l'activité agricole, et même avec l'Eco vallée de créer en zone urbanisée un équilibre entre bâti et espaces agricoles à haute valeur ajoutée, s'inscrivant dans la continuité historique et géographique de ce territoire.

NCA a pour ambition d'être une Métropole verte. Cette politique ne peut se limiter à son centre ville.

Pourquoi cette volonté de reconquête des terres agricoles défendue par NCA, ne prévaut-elle pas dans les différentes communes de la Métropole ?

Pourquoi celles qui se trouvent dans l'OIN et qui comme St Laurent, comportent encore un capital potentiel de terres agricoles à reconquérir et mettre en valeur, ne sont-elles pas associées au programme de développement des activités agricoles à haute valeur ajoutée ?

De plus le quartier des Pugets est déjà composé d'un ensemble immobilier dense, augmenter la densité d'immeubles consisterait à créer une zone qui deviendrait probablement difficile à gérer sur le plan de la sécurité ;

Ne s'agit il pas de reproduire les erreurs de quartiers comme Nice -Ouest ou Nice -Est aux Pugets ?

La parcelle AO236 aurait été acquise au profit de NCA : elle comporte une noria ancienne en assez bon état qui mériterait d'être classée au patrimoine historique de la ville.



TRANSPORTS :

La ville de Saint Laurent du Var fait partie intégrante de l'agglomération NCA : D'autre part la DATAR mentionne Nice-Cannes en tant qu'agglomération géographique. Aucun transport en commun performant n'est envisagé pour relier ces deux villes. La pollution serait pourtant en augmentation constante et responsable de 177 décès anticipés chaque année (étude de 2007) sur cette zone. Pas un seul mètre linéaire de voie routière ne devrait être programmé avant la création d'un transport en commun performant type VAL reliant ces deux villes. Il est urgent de s'orienter vers la diminution de la pollution routière, comme celle résultant du flot de voitures et camions qui fréquentent l'A8, la N7 et autre route du bord de mer et qui traversent Saint Laurent du Var. Le TER, qui existe déjà, et ne répond pas à la demande, ne peut-être considéré comme performant !

Evaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine : agglomérations de Cannes et de Nice, impact à court et long terme

Auteur(s) : RENAUDAT Charlotte, GOURVELLEC Gwénola, PASCAL Laurence INSTITUT DE VEILLE SANITAIRE (France)

L'évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique sur les agglomérations de Nice et Cannes, présentée dans ce rapport, s'inscrit dans la continuité des orientations du plan régional pour la qualité de l'air de la région Provence- Alpes-Côte d'Azur, qui fixe les orientations visant à prévenir, réduire ou atténuer les effets de la pollution atmosphérique. L'impact sanitaire à court et long terme de la pollution atmosphérique est estimé en termes de morbidité (admissions hospitalières) et de mortalité anticipée. Deux zones d'études, où l'exposition de la population à la pollution atmosphérique peut être considérée comme homogène, ont été retenues. La zone d'étude de Cannes est composée de sept communes : **Antibes, Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule,**

Mougins, Théoule-sur-Mer et Vallauris. La zone de Nice correspond aux quatre communes suivantes : **Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer et Villeneuve-Loubet.** Ces deux zones regroupent les principales communes de la zone côtière de Cannes à Nice et représentent une population totale de 669 923 habitants. Concernant l'impact sanitaire à court terme, le nombre annuel de décès anticipés, attribuables à la pollution atmosphérique, s'élève à 177 décès, dont 74 décès par mortalité cardio-vasculaire et 16 décès par mortalité respiratoire pour les principales communes de la zone côtière de Cannes à Nice. Le calcul des gains sanitaires, associé à différents scénarios de réduction de la pollution atmosphérique, montre que les scénarios les plus efficaces sont ceux qui correspondent à des diminutions de 25 % des niveaux journaliers. Concernant les gains sanitaires à long terme sur la zone de Nice, le respect de la norme européenne prévue en 2010 pour les niveaux annuels en PM10 devrait permettre d'éviter 137 décès sur la totalité des décès enregistrés sur une année. Cette étude montre notamment que les effets sanitaires apparaissent à des niveaux de pollution bien inférieurs à ceux pour lesquels les mesures sont prises actuellement et que les actions les plus efficaces seraient donc celles qui associeraient une réduction des émissions à la source, de façon quotidienne, à une diminution importante du nombre de pics annuels.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/074000541/index.shtml>