

**AVIS DU DÉPARTEMENT SUR LE PROJET DE PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS PRÉVISIBLES D'INONDATION (PPRI) DE LA BASSE VALLÉE DU VAR**

**RESUME SYNTHETIQUE DU RAPPORT**

Le présent rapport a pour objet, préalablement à l'enquête publique qui se tiendra en fin d'année 2010, de donner un avis sur le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRI) de la basse vallée du Var, conformément aux textes réglementaires en vigueur.

Le préfet a prescrit le 24 décembre 1999 l'élaboration de deux plans de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRI), l'un sur la basse vallée du Var, le second sur la partie niçoise. Ces deux PPRI, mis en application anticipée courant 2002, ne sont plus opposables (le délai de 3 ans ayant été dépassé) depuis 2005. Le préfet a donc engagé en 2006 la réalisation d'un nouveau PPRI qui est instruit par les services de la direction départementale des territoires et de la mer des Alpes-Maritimes (DDTM06).

Un premier porter à connaissance a été rendu public par le préfet en date du 17 juillet 2008. Sollicité par le préfet des Alpes-Maritimes (18 septembre 2008) préalablement à l'engagement de l'enquête publique, l'assemblée départementale du 13 novembre 2008 a émis un avis favorable au projet de PPRI de la basse vallée du Var, sous réserve que les 2 secteurs protégés par la digue plan d'eau du Broc et la digue des Français bénéficient d'un régime dérogatoire compte tenu des travaux de protection programmés à court terme. Finalement, le préfet a reporté la mise à l'enquête publique de ce projet.

Un nouveau projet de plan de prévention des risques a été établi par les services de l'État en juin 2010 pour intégrer notamment les travaux de protection contre les inondations réalisés dans le cadre du programme d'action de prévention des inondations (PAPI) et qui ont permis de réduire de manière substantielle les risques pris en compte dans le projet de 2008. Ce nouveau porter à connaissance qui annule et remplace le précédent a été transmis au Département par lettre du 9 juillet 2010 pour avis avant lancement de l'enquête publique prévue à l'automne.

La procédure a été suspendue par le préfet le 15 septembre 2010 à la suite de problèmes techniques et d'erreurs matérielles identifiés lors des premiers échanges entre État et collectivités. Le préfet a relancé la procédure, le 1<sup>er</sup> octobre 2010, avec un nouveau projet valant porter à connaissance qui annule et remplace celui notifié le 9 juillet 2010.

Le Département doit donc émettre un avis sur ce nouveau projet (qui figure sur le cd-rom en annexe) dans un délai de 2 mois, soit avant le 6 décembre 2010. L'État prévoit que la procédure d'approbation du PPRI aboutisse au printemps 2011, avec la tenue d'une enquête publique programmée du 7 décembre 2010 au 7 février 2011 inclus.

## 1. Évolution du zonage réglementaire et du rapport de présentation associé

Le rapport de présentation du projet de PPRI de la basse vallée du Var précise que : « *les modifications apportées, par rapport à la version de juillet 2008, concernant très majoritairement la prise en compte des travaux : la méthode d'étude, les outils de modélisation, les principes appliqués n'ont pas sensiblement évolué.* »

Les modifications les plus conséquentes concernent d'une part la zone située en arrière des digues CADAM-MIN et d'autre part la zone industrielle de Carros-Le Broc avec la transformation des zones rouges en zones bleues.

D'autres modifications mineures ont été effectuées (secteur Baronne, Bellet, Lingostière) avec une tendance nette au renforcement des zones de recul en arrière des digues ou des berges (Saint-Laurent-du-Var, vallons de la rive droite et de la rive gauche, A8 digue Escota).

Les principales différences entre le zonage 2008 et le zonage 2010 sont :

### Rive droite :

- Lac du Broc Rive-droite : prise en compte des travaux réalisés par le Conseil général en 2009 se traduisant par une **réduction de la zone rouge** (bande de recul limitée à 50 m) ;
- ZI de Carros du seuil 7 au lac du Broc : prise en compte des travaux du Conseil général de 2009 et 2010. **Disparition des zones rouges au droit des secteurs où les digues ont été rehaussées et/ou confortées** (tronçons 1, 3, 5, 6 et 8). Reste en zone rouge les tronçons non traités (tronçons 2, 4, 7 et au droit des seuils à abaisser n° 8, 9 et 10). Bande de recul de 100 à 200 m ;
- Secteurs Plan de Gattières – St- Jeannet : **introduction de bandes de recul au sein des zones rouges** au droit des vallons de St-Jeannet, OH 10, 14, 15 et 16 ;
- Secteurs La Gaude – La Baronne : **réduction de la zone rouge située au sud de l'OH18** (secteur CREAT sur 600 m linéaire) mais création d'une bande de recul de part et d'autre de l'OH18 ;
- Saint-Laurent-du-Var : **élargissement de la bande de recul des berges** (50 à 150 m) ;
- Secteur Cap 3000 : passage en une **zone bleue unique** (B6) relatif à la crue exceptionnelle ;

### Rive gauche :

- St-Martin-du-Var : **élargissement de la bande de recul** en amont immédiat de la confluence avec le vallon de Recastron (passage de 50 à 100 m) ;
- Secteur situé au sud du vallon de Bellet : extension de la zone rouge (+ 120 m) ;
- Secteur Lingostière : **réduction de l'étendue de la zone rouge mais renforcement de la bande recul** (30 m de part et d'autre) et création d'une bande de recul au droit du vallon de St- Isidore (30 m de part et d'autre) ;
- Secteur digue Escota : **élargissement de la bande de recul** (passage de 100 à 150 m) **malgré la réalisation des travaux de rehausse de la digue par ESCOTA achevés début 2010** ;
- Secteur CADAM– MIN : **prise en compte des travaux réalisés par le Conseil général en 2009/2010** : il ne persiste plus qu'une bande de recul de 50 mètres

- en arrière des digues classées en rouge, toute la partie située à l'est est classée en bleue (B6 – risque résiduel crue exceptionnelle) ;
- Secteur Aéroport : **création d'une bande de recul de 50 à 100 m**. Passage en zone bleue du reste de la zone aéroportuaire (B5 ou B6 liés à l'aléa exceptionnel) ;
  - Dans le secteur Nice ouest (CADAM/Arénas/Aéroport/Promenade) sont représentées, comme dans le précédent projet de PPRI de juillet 2008, des isocôtes de hauteur d'eau pour la crue de référence retenue qui servent à la définition des côtes d'implantation des bâtiments dans le règlement du PPRI. Dans le dernier projet, **deux zones particulières** visant à prendre en compte les spécificités du projet de pôle intermodal prévu dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National « plaine du Var » **ont été créés** : l'une située sur le terrain d'assiette du projet de pôle (désignée « zone du pôle intermodal »), l'autre sur le secteur du « Grand Arénas » (commune de Nice).

## **2. Évolution du projet de règlement**

Le nouveau projet de règlement de PPRI de la basse vallée du Var définit des dispositions particulières au sein de deux zones définies à la section 1 : zone du Grand Arénas (cf. p 51 et 52) et à la section 2 : zone du pôle intermodal (cf. p 53 et 55).

Cette modification vient préciser la définition des côtes de références qui fixent les côtes d'implantation des bâtiments.

Le projet de règlement de PPRI conditionne l'aménagement de cette zone à la réalisation « *d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble réalisé à l'échelle de la zone du Grand Arénas par l'autorité compétente en matière d'aménagement de la plaine du Var qui établit :*

- *que tous les aménagements, constructions installations projetés n'aggravent pas significativement les risques, n'en créent pas de nouveaux et sont accessibles par au moins deux accès hors d'eau en cas de crue de débit 5000 m<sup>3</sup>/s ;*
- *une organisation et une gestion cohérente des débordements du Var en cas de crue de débit compris entre 3800 et 5000 m<sup>3</sup>/s° ;*
- *une carte à l'échelle du 1/5000, déterminant les lignes isocôtes de référence correspondant à un niveau de 1 mètre au dessus du niveau moyen du terrain naturel après aménagement. »*

## **3. Observations du Département sur le projet PPRI de la basse vallée du Var**

Les modifications du projet de PPRI répondent donc en grande partie aux réserves exprimées par le Département dans son avis de novembre 2008, puisque le nouveau zonage du risque prend en compte les travaux effectués par le Département au droit de ces secteurs et se traduit par une très forte réduction des zones rouges dans les secteurs CADAM/MIN et ZI Carros – Le Broc.

Pour autant, le zonage du risque a évolué de manière sensible dans certains secteurs sans qu'aucune explication ne soit présentée dans les documents soumis à l'avis.

Les modifications les plus conséquentes concernent l'élargissement des bandes de recul :

- d'une part en rive gauche, secteur de la digue Escota (passage de 100 à 150 m) et ce malgré la réalisation des travaux de rehausse achevés au printemps 2010,
- d'autre part en rive droite au droit de Saint-Laurent-du-Var, la bande de recul passe de 50 m à 150 m sur un linéaire de 3 000 m.

Par ailleurs, dans le rapport de présentation, quelques erreurs et/ou omissions importantes ont été relevées :

- Digue des Français (p. V-27) : il n'est pas précisé que les travaux sont achevés et réceptionnés ; cette digue constitue donc une **digue « résistante » au sens du PPRI** ;
- Digue de Carros (p. VI-10) : cette digue confortée par le Département en 2009 et 2010 devrait être qualifiée également de « **digue résistante** » pour les secteurs traités ;
- Secteur de la Baronne : des travaux de sécurisation du secteur de La Baronne, définis conjointement par l'État, le conseil général et la communauté urbaine Nice Côte d'Azur, ont été validés le 2 juillet 2010 par le comité départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST). Ces travaux sont en cours de réalisation. La sécurisation du secteur de La Baronne sera donc effective à la fin 2010, le projet de PPRI de la basse vallée du Var pourra donc être modifié en tenant compte de ces travaux, ayant notamment pour conséquence le passage en zone blanche ou bleue du secteur de La Baronne, actuellement en rouge. Cette possibilité de modification du PPRI du Var sur le secteur de La Baronne a été validée par le préfet le 18 juin 2010, sous réserve que l'achèvement des travaux de La Baronne soit porté à connaissance du commissaire enquêteur en cours d'enquête publique, sous la forme d'un « dire ».

De manière générale, des références au code de l'urbanisme ont été rajoutées dans le règlement afin de préciser les effets du PPRI.

En effet, notamment, la cartographie des zones non urbanisées fait apparaître une légende concernant les zones classées « espace d'activités agricoles » par la directive territoriale d'aménagement (DTA). La DTA n'a pas pour objet d'identifier à la parcelle cadastrale la localisation des espaces agricoles à préserver.

Le rapport de la DTA précise ceci :

- 1) en page 49 : « *Dans l'ensemble de bande côtière, les activités sont en zone péri-urbaine...sont identifiées les secteurs où des terres doivent être maintenues notamment dans des terres alluviales. Cet objectif est précisé dans le chapitre III : Les orientations* »
- 2) en page 66 – Chapitre III : « *Les espaces agricoles identifiés par des symboles dont les dimensions indiquent les ordres de grandeur des surfaces qui doivent être affectées aux activités agricoles dans les secteurs concernés (surface minima de 10 à 20 ha, de 20 à 50 ha et > 50 ha).* »
- 3) en page 78 et 79 concernant les espaces agricoles soumis à la loi littoral :  
« *Ils concernent en particulier des espaces situés dans les secteurs suivants, qui sont représentés par des cercles jaunes sur la cartes hors texte N°II : le littoral :*  
[...]  
- *plaine maraichère du Var à Nice et Saint Laurent du Var ;*  
- *périmètre AOC de Bellet à Nice ;*  
[...] »

Le rapport du PPRI dans son zonage des espaces agricoles, extrait en fait les zones agricoles des documents d'urbanisme.

Le règlement du PPRI différencie à juste titre les zones urbanisées à risque modéré ou faible (B3 et B4) et les zones non urbanisées à risque modéré ou faible (R2).

Toutefois, il ne faut pas mêler au PPRI d'autres considérations sur la détermination des zones que celles liées aux aléas et à l'occupation réelle du sol.

De plus, il serait souhaitable que dans le projet de règlement, le Titre II, Chapitre I, Section 4, Article I « les projets nouveaux », 111 « règles d'urbanisme », A soit modifié ainsi : « sont interdits ... **à l'exception des infrastructures strictement nécessaires au fonctionnement des aménagements autorisés** ».

Concernant la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement à l'échelle de la zone du Grand Arénas, cette étude, certes nécessaire, doit avoir comme objectif la réalisation du pôle intermodal sur ce secteur, véritable outil d'une politique ambitieuse de développement des transports en commun au bénéfice de l'intérêt général.

### **En conclusion, je vous propose :**

1°) De donner un avis favorable au projet de PPRI de la basse vallée du Var, sous réserve que :

- la digue CADAM/MIN et la digue de la ZI de Carros – Le Broc, qui ont fait l'objet de confortement et/ou de rehausse, soient considérées comme « digues résistantes » selon le PPRI basse vallée du Var ;
- le renforcement des bandes de recul par rapport au précédent projet notamment au droit du secteur A8 ainsi qu'au droit de Saint-Laurent-du-Var soit justifié ;
- les travaux de sécurisation du secteur de La Baronne dès lors que ces travaux, qui sont en cours de réalisation, seront terminés, soient pris en compte dans le PPRI approuvé ;
- le PPRI soit conforme à la DTA, en effet la cartographie du PPRI ne doit pas identifier le parcellaire ;
- le règlement du PPRI dans son Titre II, Chapitre I, Section 4, Article I « les projets nouveaux », 111 « règles d'urbanisme », A, soit modifié ainsi : « sont interdits ... à l'exception des infrastructures strictement nécessaires au fonctionnement des aménagements autorisés » ;

2°) De faire part à l'Etat de l'observation suivante :

La réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement à l'échelle de la zone du Grand Arénas certes nécessaire, doit avoir comme objectif, la réalisation du pôle intermodal sur ce secteur, véritable outil d'une politique ambitieuse de développement des transports en commun au bénéfice de l'intérêt général.

Je prie la commission permanente de bien vouloir en délibérer.

Le Président