

DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES



**COMMUNE DE VILLENEUVE LOUBET
PLAN LOCAL D'URBANISME**

**DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN
COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

1-Notice de présentation

Démolition/Reconstruction du site Cœur Marina

PROJET ARRÊTE LE :	
ENQUÊTE DU :	
APPROBATION LE : 26 septembre 2013	
MODIFICATIONS	MISES A JOUR :
Modification n° 1 : 17 mars 2015	Mise à jour n° 1 :
Modification n° 2 : 11 février 2016	Mise à jour n° 2 :
Modification n° 3 : 30 juin 2016	Mise à jour n° 3 :
Modification n° 4 : 25 septembre 2018	Mise à jour n° 4 :

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	3
I- LA MISE EN COMPATIBILITE	3
1. Le déroulement de la procédure.....	3
2. Le contenu du dossier de mise en compatibilité.....	4
3. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité et l'évaluation environnementale.....	4
NOTICE EXPLICATIVE	5
CONTEXTE DU PROJET ET JUSTIFICATION DE SON INTERET GENERAL	5
1. Contexte et contraintes réglementaires	5
1.1. Contexte intercommunal et contraintes réglementaires.....	5
1.1.1. La Directive Territoriale d'Aménagement	6
1.1.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	7
1.1.3. Le Programme Local de l'Habitat	7
1.1.4. Le Plan de Prévention des Risques Feux de Forêt (PPRIF).....	8
1.1.5. Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation	9
1.1.6. Les autres contraintes supra-communales	9
1.2. Documents à modifier	11
1.2.1. Rappel du PLU	11
1.2.2. Plan de zonage	12
1.2.3. Le règlement	13
2. Le projet Cœur Marina et son insertion.....	14
2.1. Implantation et caractéristiques du projet	14
2.1.1. Etat initial du terrain	14
2.1.2. Programme Cœur de Marina	15
2.2. Insertion dans l'environnement.....	17
2.3. Intérêt général du projet	19
2.3.1. Redynamiser le secteur tout en veillant à la bonne intégration du projet dans l'environnement.....	21
2.3.2. Le caractère stratégique du site.....	25
2.3.3. La carence d'offre d'hébergement hôtelier	27
2.3.4. Les retombées économiques du projet.....	29
2.3.5. La maîtrise foncière et l'absence de recours à la procédure d'expropriation.....	30

PREAMBULE

Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

I- La mise en compatibilité

Aux termes de l'article L153-54 du Code de l'urbanisme, lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Le projet consiste en la démolition de l'ancien bâtiment Biovimer localisé dans la Marina Baie des Anges, en vue de sa reconstruction.

La procédure de mise en compatibilité a pour objectif de faire évoluer le Plan Local d'Urbanisme, afin de permettre la mise en œuvre opérationnelle de ce projet s'inscrivant dans une logique de réhabilitation de la marina.

En effet, l'objectif communal est de poursuivre l'aménagement de la promenade dont le port Marina Baie des Anges est une centralité à réhabiliter. Les objectifs de cette opération sont les suivants :

- Fluidifier la promenade, dans la continuité des aménagements initiés précédemment afin que le port de Marina ne soit plus un obstacle mais, au contraire, un point d'intérêt.
- Rendre à cet espace patrimonial sa qualité architecturale en démolissant un bâti dégradé et en donnant vie à un projet qui revalorisera le site.
- Assurer la mise aux normes environnementales d'un ensemble insalubre notamment en ce qui concerne la gestion des eaux dans ce site sensible au bord de la Méditerranée.

La présente déclaration de projet intervient en complément de la réalisation de ces projets et porte sur une modification réglementaire nécessaire à la faisabilité de l'opération :

- L'intégration d'une hauteur de 13,50 NGF mètres, ce qui représente un accroissement de 5 mètres par rapport à l'actuel PLU et l'autorisation des activités hôtelières sur la zone concernée par le projet.

1. Le déroulement de la procédure

La procédure de déclaration de projet est décomposée en plusieurs étapes :

1. **Lancement de la procédure** : La procédure de déclaration de projet est à l'initiative soit de l'État, d'une collectivité territoriale ou du groupement de collectivités (art L 300-6 du Code de l'urbanisme).

En l'occurrence, la personne responsable du projet est le Maire compétent en matière de Plan Local d'Urbanisme. La procédure sera donc menée par celui-ci, conformément à l'article R 153-15 du Code de l'urbanisme.

2. **Saisine de la DREAL** : Une évaluation environnementale est systématique pour les déclarations de projet sur une commune concernée par un site Natura 2000 (en toute ou partie) et qui :
 - changent les orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables,
 - réduisent un Espace Boisé Classé, une zone agricole ou naturelle ou forestière,
 - introduisent une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance (Art R104-9 Code de l'urbanisme).

En l'occurrence, le PLU de la commune de Villeneuve Loubet approuvé le 26/09/2013 qui comporte un site Natura 2000, a fait l'objet d'une évaluation environnementale. La modification objet de la présente demande étant mineure au regard des aménagements prévus, le projet n'est pas de nature à remettre en cause les

conclusions de l'évaluation environnementale. Ainsi, seul un examen au cas par cas est nécessaire et sera adressé à la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE). Celle-ci devra établir après examen au cas par cas, si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. La MRAE dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis. Si la MRAE estime qu'une évaluation environnementale est nécessaire, celle-ci disposera d'un délai de 3 mois pour rendre son avis. Pour rappel, l'avis de la MRAE doit être joint en enquête publique.

3. **Transmission du dossier constitué aux personnes publiques associées** au moins 3 semaines avant la réunion d'examen conjoint.
4. **Une réunion d'examen conjoint** est organisée sur les dispositions composant la déclaration de projet, réunissant les personnes publiques associées, à savoir :
 - Le Préfet des Alpes Maritimes,
 - Le Président du Conseil Départemental des Alpes Maritimes,
 - Le Président du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur,
 - Le Président du Syndicat mixte du SCoT de la CASA
 - Le Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA)
 - Le Président de l'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains,
 - La Chambre de commerce et d'industrie,
 - La Chambre d'agriculture,
 - La Chambre des métiers.
5. **A l'issue de l'examen conjoint, un procès-verbal est dressé** et joint au dossier d'enquête.
6. **L'enquête publique est organisée à l'initiative du Maire**, conformément à l'article R153-15 du Code de l'urbanisme. La durée de l'enquête publique est d'un mois. À l'issue, le commissaire enquêteur a un mois pour rendre son rapport.
L'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (art L153-54 Code de l'urbanisme).
7. **La commune délibère sur l'approbation de la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité** dans un délai de deux mois. Conformément à l'article R153-16 du Code de l'urbanisme le Conseil Municipal de la ville de Villeneuve-Loubet approuve la mise en compatibilité du PLU.

2. Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Le dossier de mise en compatibilité comprend notamment :

- une **notice explicative** de présentation comportant l'objet de l'opération, la procédure, les motifs et considérations qui justifient l'intérêt général du projet, les dispositions pour assurer la mise en compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme,
- un **plan de zonage** comprenant les changements afférents à la déclaration de projet,
- un **règlement** comprenant les changements afférents à la déclaration de projet.

3. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité et l'évaluation environnementale

Les conditions d'applications de la procédure de déclaration de projet sont intégrées aux articles L153-54 et R153-15 du Code de l'urbanisme.

L'examen au cas par cas est réglementé par les articles R 104-8 et R 104-9 du Code de l'urbanisme.

Notice explicative

Contexte du projet et justification de son intérêt général

La démonstration de l'intérêt général du projet doit faire appel à des éléments de contexte qui conditionnent les motivations de ce projet.

1. Contexte et contraintes réglementaires

1.1. Contexte intercommunal et contraintes réglementaires

La commune de Villeneuve Loubet, située au cœur des Alpes Maritimes, présente une superficie de près de 2000 ha. Son territoire est composé de trois principaux ensembles :

- une frange littorale s'étirant d'est en ouest qui offre près de 4 km de plages,
- un arrière-pays composé de plaines et de vallées le long des cours d'eau du Mardaric et du Loup,
- un relief composé de la Boyère et du Cloteirol au Nord, des massifs du Jas Madame et de Colle-longue au sud, du massif de la Charlotte à l'ouest.

Villeneuve Loubet appartient depuis janvier 2002 à la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) regroupant 24 communes et comptant plus de 180 000 habitants.

L'aménagement du territoire communal est soumis notamment à :

- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, approuvée par décret en décembre 2003 ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale de la CASA ;
- Les plans de prévention des risques ; PPRIF, PPRI ;
- Les protections environnementales : SRCE, ZNIEFF, Natura 2000 ;
- Le Plan Local d'Urbanisme ;
- Le PLH de la CASA ;
- Le PDV de la CASA ;
- Le SDAGE du bassin Rhône Méditerranée.

Les enjeux et objectifs identifiés au sein de ces documents sont à prendre en compte s'ils s'appliquent au secteur d'étude.



Situation de Villeneuve-Loubet

1.1.1. La Directive Territoriale d'Aménagement

Le territoire des Alpes-Maritimes est couvert par la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), approuvée par décret n°2003-1169 du 2 décembre 2003.

La DTA comporte :

- Une partie « diagnostic » en fonction duquel ont été définis les objectifs et orientations de la DTA ;
- Une partie « objectifs généraux » avec lesquels les documents d'urbanisme doivent être compatibles
- Une partie relative aux orientations et modalités d'application des lois Littoral et Montagne.

Les orientations concernent l'ensemble du département, divisé en « Bande côtière » et « Haut pays ».

Trois objectifs majeurs sont déclinés dans ce document :

- Le renforcement du positionnement des Alpes-Maritimes par l'amélioration de la qualité des relations en matière de transport et par la consolidation de pôles d'excellence, tels que le tourisme, les hautes technologies, l'enseignement et la recherche ;

- La préservation et la valorisation de l'environnement comme élément majeur de l'attractivité et du rayonnement du département ;
- La maîtrise du développement afin de gérer l'espace de façon économe, de satisfaire aux besoins présents et futurs des populations, de prévenir et de remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux.

En plus des objectifs généraux, la DTA définit également des objectifs spécifiques s'appliquant à certains groupes de communes présentant des caractéristiques et des enjeux communs. À ce titre, la commune de Villeneuve Loubet est concernée par des orientations d'aménagement spécifiques à la Bande Côtière.

Les orientations d'aménagement du territoire s'inscrivent dans le cadre général d'un développement modéré et d'un parti d'aménagement équilibrant protection et développement.

Ces orientations, qui découlent des particularités géographiques locales, donnent la priorité à l'enjeu de protection, ou de préservation, dans les espaces naturels ainsi que dans les espaces urbanisés ayant une valeur paysagère ou patrimoniale.

La possibilité de réaliser des restructurations et, parfois, des densifications de quartier représentent un enjeu pour le développement, l'aménagement et la mise en valeur de l'agglomération, ainsi que pour l'amélioration du cadre de vie sur le plan local.

La construction d'un nouveau bâtiment accueillant le bureau du port, un hôtel, un centre aqualudique, une thalasso et un parking en lieu et place du bâtiment vétuste Biovimer s'inscrit parfaitement dans cette dynamique. Situé au coeur de la Marina, il est l'un des secteurs à enjeux du développement communal.

1.1.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT est un document stratégique d'aménagement du territoire et de planification à l'échelle intercommunale. L'ambition de ce document, défini par les élus, est d'être l'outil principal d'organisation du territoire et de mise en cohérence des politiques publiques.

Il intègre les problématiques tant sociales, économiques, qu'environnementales, en traitant des thématiques de l'habitat et des formes urbaines, des transports et déplacement, des lieux dédiés à l'économie, de l'environnement, des paysages et du commerce.

Le SCoT assure l'articulation avec les autres documents d'urbanisme, avec lesquels ils doivent être compatibles, ou qu'il doit prendre en compte. Une fois élaboré, il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles.

Les 3 grands objectifs du SCoT de la CASA sont :

- Affirmer la place de la CASA dans son contexte international et local,
- Poursuivre et renouveler l'attractivité pour assurer un développement maîtrisé, objectif dans lequel le projet s'inscrit parfaitement,
- Renforcer les complémentarités existantes pour organiser la « Ville-Pays ».

1.1.3. Le Programme Local de l'Habitat

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) constitue une étape déterminante pour la construction d'une politique publique intercommunale. Il s'agit de définir une politique d'interventions dans le domaine de l'habitat qui favorise un développement urbain, économique et social équilibré de la communauté d'agglomération.

L'élaboration du PLH s'appuie nécessairement sur un partenariat actif entre toutes les communes et l'ensemble des acteurs concernés. Instrument de définition, de programmation et de pilotage en matière d'habitat, il constitue un document de synthèse qui formalise les politiques locales de l'habitat dans toutes ses composantes, sur l'ensemble du territoire intercommunal.

Le PLH vise ainsi à répondre aux besoins (quantitatifs et qualitatifs) en matière de logement et d'hébergement et à favoriser la mixité sociale ainsi que le renouvellement de l'offre : à partir d'une analyse exhaustive des problématiques liées à l'habitat, il fixe des objectifs quantitatifs et spatialisés et indique notamment les actions et moyens à mettre en œuvre pour satisfaire les besoins en logements, qui doivent être territorialisés par grands secteurs géographiques.

Il s'agit également d'assurer une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements entre les communes.

Les programmes et opérations devront veiller à respecter les termes de ce document et à y répondre. Or, le PLH ne concerne aucunement le projet qui est lié exclusivement à de l'hôtellerie et non à du logement.

1.1.4. Le Plan de Prévention des Risques Feux de Forêt (PPRIF)

Le secteur du projet n'est pas concerné par le PPRIF, approuvé le 18 juillet 2013.



Extrait du plan de zonage PPRIF

1.1.5. Le Plan de Prévention des Risques d’Inondation

Le site n’est pas concerné par le périmètre du PPRI arrêté le 20 juillet 2000.



Extrait du plan de prévention des risques d'inondation

1.1.6. Les autres contraintes supra-communales

Le Code de l'Urbanisme introduit une hiérarchisation entre les différents plans, programmes et documents d'urbanisme. Le Plan Local d'Urbanisme de Villeneuve Loubet doit être compatible avec plusieurs autres documents présentés succinctement ci-après.

Le SDAGE Rhône-Méditerranée

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2016-2021 fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et intègre les obligations définies par la Directive Cadre sur l'Eau.

Ces orientations sont opposables au Plan Local d'Urbanisme de Villeneuve Loubet.

Le projet consiste en du renouvellement urbain et les parcelles concernées sont raccordées aux réseaux.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)

La CASA a approuvé son PDU le 5 mai 2008, avec 6 grands enjeux :

- Améliorer l'accessibilité tout en favorisant les modes alternatifs à la voiture
- Préserver et conforter les centralités
- Développer les déplacements de proximité
- Créer une solidarité entre le littoral et le Haut, Moyen-Pays
- Accompagner les changements de comportement
- Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDU

Le PDU, adopté en mai 2008 et dont la révision a été lancée en octobre 2012, vise à élaborer une stratégie d'organisation des déplacements à l'échelle du territoire de la CASA.

La mise en révision permettant le projet de PDU a été arrêtée en décembre 2019.

La crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et l'état d'urgence associé, déclaré le 23 mars 2020 et prolongé jusqu'au 10 juillet 2020, n'ont pas permis la tenue de l'enquête publique initialement prévue en juin 2020 en vue d'une approbation du PDU révisé avant la fin de l'année.

Parallèlement, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite « loi LOM » a fait évoluer le cadre d'élaboration et le contenu des PDU en prévoyant leur transformation en Plan De Mobilité (PDM) à compter du 1er janvier 2021.

Au-delà des modifications formelles, ce nouveau cadre réglementaire impose la prise en compte de nouveaux enjeux à visée environnementale et notamment l'essor des mobilités actives avec un volet spécifique relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons, le développement des usages partagés des véhicules terrestres et la limitation de l'étalement urbain.

Ces dispositions nouvelles sont applicables aux PDU en cours de révision.

Dans ce contexte, et au regard du risque d'incompatibilité du PDU arrêté avec les dispositions de la loi LOM, la CASA a décidé de s'orienter vers l'élaboration d'un PDM.

1.2. Documents à modifier

1.2.1. Rappel du PLU

Le PLU

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Villeneuve Loubet a été approuvé le 26 septembre 2013 modifié le 17 mars 2015, le 11 février 2016, le 30 juin 2016 et le 25 septembre 2018.

À ce jour, le zonage indique que le site est classé en zone **UP** correspondant au secteur portuaire du Loubet – Marina Baie des Anges. Dans le périmètre du projet, le zonage UP doit évoluer vers un zonage adapté au projet pour permettre sa réalisation.

Un sous-secteur UPm est créé au sein du secteur UP.

Le PADD

Les orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune visent à assurer un équilibre entre développement et préservation.

Ces objectifs se déclinent en quatre grandes orientations issues des 3 problématiques suivantes :

- Restituer la commune dans son contexte : l'agglomération littorale Côte d'Azur
- Composer avec un fonctionnement complexe (coupures urbaines, identité du territoire)
- Convertir la singularité en force par la maîtrise et la qualité.

1^{ère} orientation : Construire la trame verte et bleue

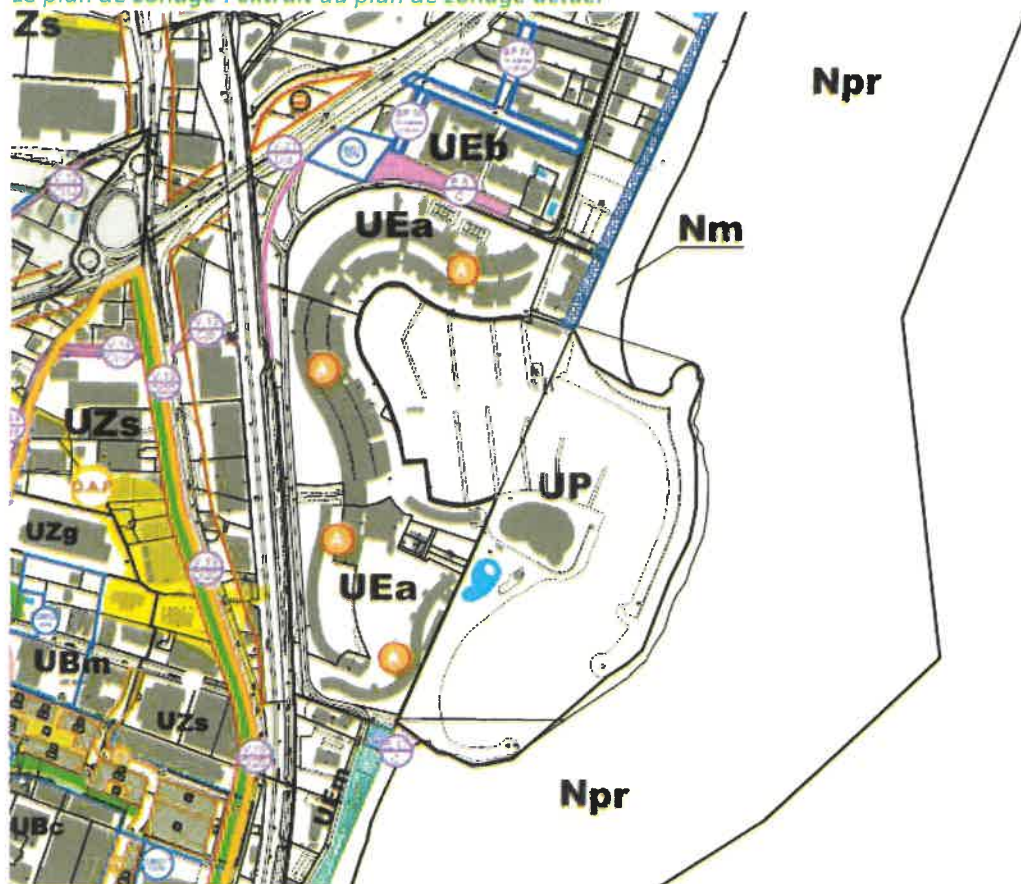
2^e orientation : Produire une offre d'habitat orientée vers les besoins locaux

3^e orientation : Requalification du quartier des Maurettes

4^e orientation : L'accessibilité régionale

Cette pièce du PLU, le PADD, ne fait pas l'objet de modification dans le cadre de la présente procédure de Mise en Compatibilité.

Le plan de zonage : extrait du plan de zonage actuel



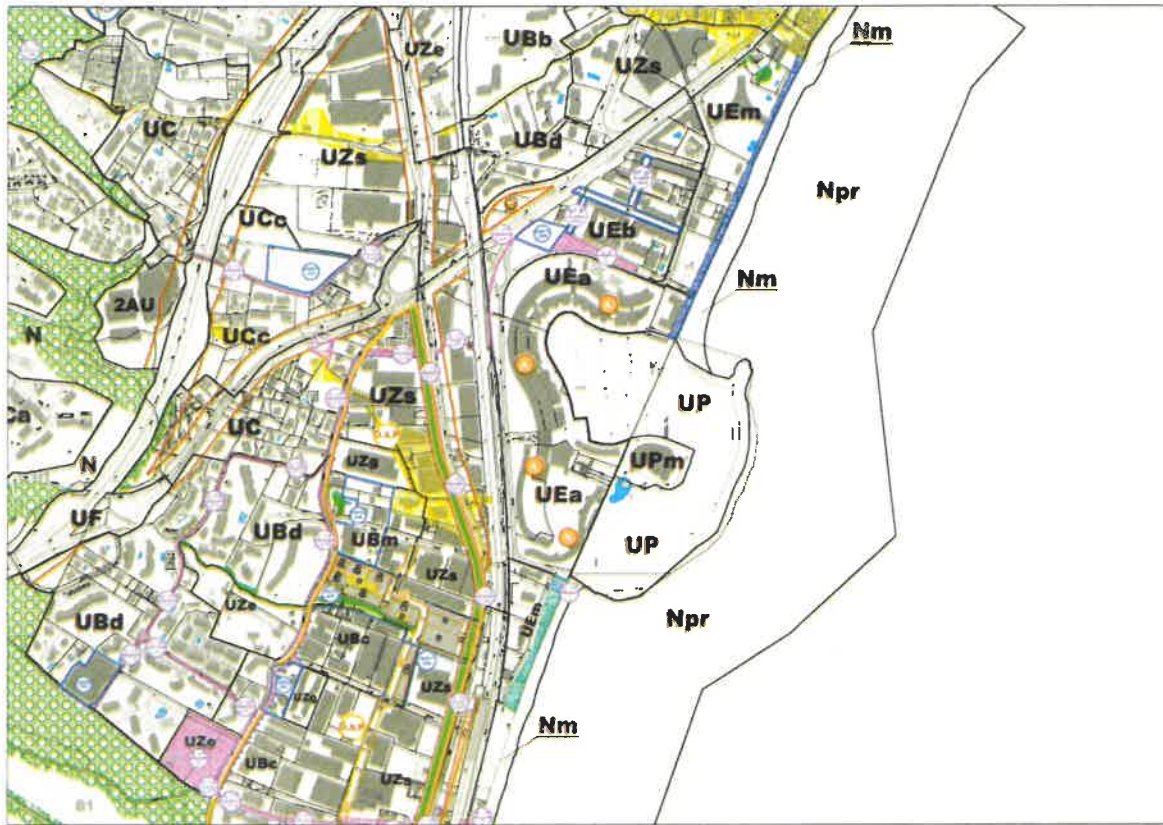
Les pièces modifiées

Afin que le projet puisse être réalisé, l'objet de la déclaration de projet portera donc sur :

1. Le reclassement de la zone UP en UPm sur le site du bâtiment Biovimer.
2. L'intégration d'une hauteur de 13,50 NGF mètres, ce qui représente un accroissement de 5 mètres par rapport à l'actuel PLU, sur la zone UPm concernée par le projet.
3. L'autorisation des activités hôtelières sur la zone UPm concernée par le projet.

1.2.2. Plan de zonage

Afin de garantir la mise en œuvre du projet, l'opération fait l'objet d'une délimitation d'un sous-secteur intitulée UPm faisant l'objet d'une adaptation réglementaire.



Zonage après déclaration de projet

Une zone spécifique est donc créée.

1.2.3. Le règlement

Création d'un sous-secteur UPm

Le caractère de la zone est inchangé.

→ **Occupations et utilisations du sol interdites (article 1)**

Article inchangé.

→ **Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières (article 2)**

Ajout :

Dans la zone UPm, les activités d'hébergement hôtelier et touristique sont autorisées.

→ **Accès et voirie (article 3)**

Article inchangé.

→ **Desserte par les réseaux (article 4)**

Article inchangé.

→ **Implantation des constructions par rapport aux voies, emprises publiques (article 6)**

Article inchangé.

→ **Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ou par rapport aux autres sur une même propriété (article 7)**

Article inchangé.

→ **Implantation des constructions par rapport aux autres sur une même propriété (article 8)**

Non réglementé.

→ **Emprise au sol des constructions (article 9)**

Non réglementé.

→ **Hauteur maximale des constructions (article 10)**

Ajout :

Dans le sous-secteur UPm les constructions peuvent atteindre 13,50 NGF sur 50 % de l'emprise des constructions.

→ **Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords (article 11)**

Non réglementé.

→ **Aires de stationnement (article 12)**

Article inchangé.

→ **Espaces libres et plantations (article 13)**

Article inchangé.

→ **Coefficient d'occupation des sols (article 14)**

Non réglementé.

→ **Obligations imposées en matière de performance énergétiques et environnementales (article 15)**

Article inchangé.

→ **Obligations imposées en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques (article 16)**

Non réglementé.

2. Le projet Cœur Marina et son insertion

2.1. Implantation et caractéristiques du projet

2.1.1. Etat initial du terrain

Le terrain sur lequel l'opération est prévue est une unité foncière de 137 361m² constituée de 2 parcelles différentes : 000 AT 13 et 000 AT 102.

Ces parcelles se situent au cœur de l'ensemble résidentiel « Marina Baie des Anges ». Elles constituent la frange littorale et les aménagements portuaires de cette Marina. L'impact des immeubles d'habitation des Marinas est particulièrement important. Plusieurs sites de l'Unité foncière vont être réorganisées/ réhabilitées.

Le bâtiment principal se positionne sur la parcelle 000 AT 13, à la place de l'actuel bâtiment Biovimer sujet à un permis de Démolir.

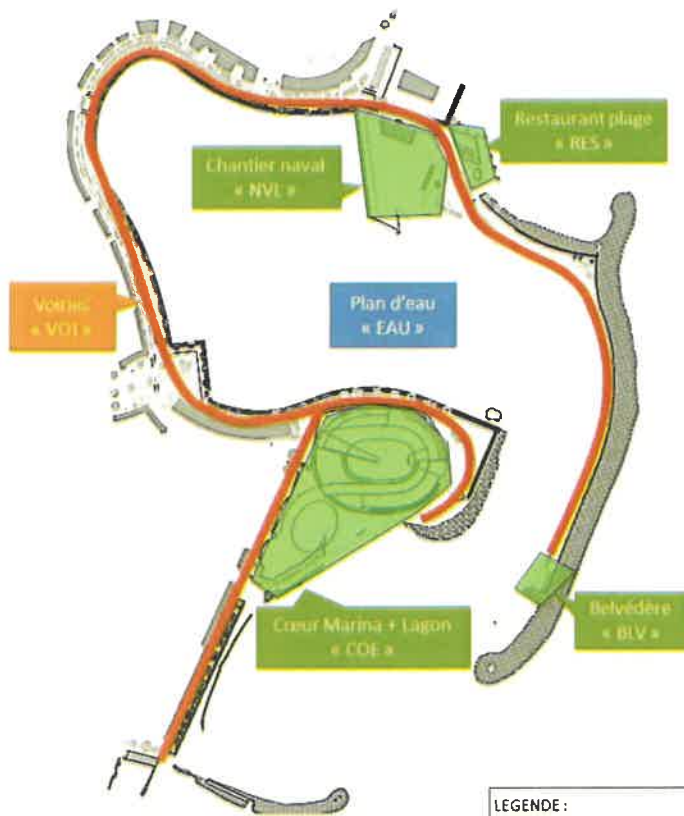
2.1.2. Programme Cœur de Marina

Ce nouveau bâtiment Cœur Marina ainsi que sa toiture seront largement végétalisés, afin qu'ils s'inscrivent parfaitement dans le site. Ce projet a été conçu pour s'intégrer aux Marinas. Le système fonctionnel proposé pour ce bâtiment est en lien avec le site et les formes souples existantes. Une promenade végétalisée continue prolongera celle des plages de Villeneuve-Loubet. Le toit végétalisé accessible au public permettra une agriculture urbaine et la découverte du lieu avec un belvédère. La continuité de cette promenade sur le toit créera un espace additionnel pour le bien-être de tous auquel seront associés des aménagements qualitatifs. Depuis le quai d'honneur, il est possible de rejoindre l'une des six places, dont l'esplanade des Anges, situées le long de la promenade, conçues pour contribuer à l'animation et à la vie de Marina. La qualité des usages passe par un préalable : la mise en place d'une topographie générale adaptée aux pratiques de tous, et en particulier des modes doux tout le long de la promenade.

Sous cette toiture plantée, le programme proposé dispose :

- Au rez-de-chaussée, avec les vastes espaces extérieurs, de nombreux espaces liés à l'eau sont organisés : des espaces de remise en forme, des lieux pour curistes avec sauna, hammam et thalassothérapie.
- Ces espaces sont en lien direct et facile avec un restaurant. Celui-ci surplombe la mer grâce à une façade largement vitrée.
- Le vaste hall du bâtiment très ouvert face aux Yachts du quai d'honneur sera une sorte d'espace commun qui organisera le fonctionnement du bâtiment. À l'accueil, le personnel pourra installer les marins en escale dans des « espaces de Coworking » équipés des toutes dernières technologies ou diriger des régatiers vers le Yacht-club après une journée en mer, recevoir leur prix.
- Un peu plus loin dans le bâtiment, des salles de conférence seront à la disposition des marins ou d'entreprises qui souhaitent, par exemple, organiser un séminaire dans un cadre sublime.
- Au cœur du rez-de-chaussée et au sous-sol se trouvera un parking couvert de 210 places, en lieu et place du stationnement extérieur existant (*parking du môle : 90 places*)
- À l'étage, pour les marins, les curistes, les usagers du port ou simplement pour des amoureux du site et de la mer, un hôtel 4* proposera 65 chambres contemporaines claires, au mobilier raffiné, contemporain et balnéaire.

ZONING OPERATIONNEL

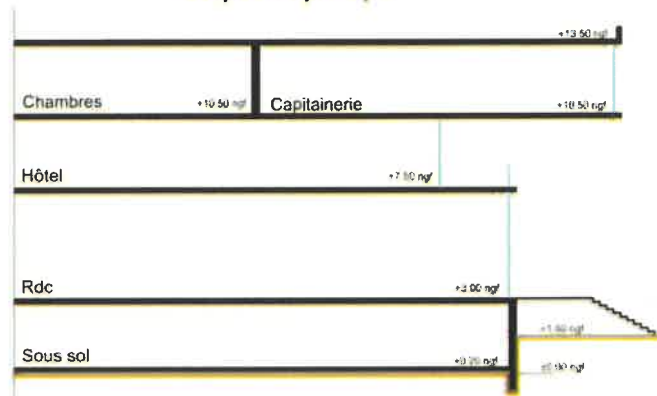


LEGENDE :

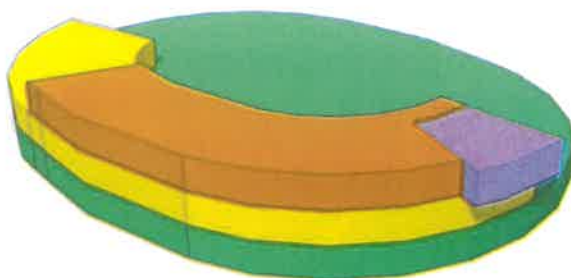
- En vert : bâtiments
- En bleu : plan d'eau
- En orange : voiries + VRD

Bâtiment Cœur Marina

Coupes de principe



Volumétries



La modification du PLU est nécessaire pour réaliser le projet, les règles actuelles ne permettent pas d'implanter un hôtel 4* de 65 chambres. Pour permettre l'accessibilité PMR du toit au public, les règles, notamment de hauteur, doivent être modifiées.

2.2. Insertion dans l'environnement

Envisager une construction à l'emplacement du bâtiment Biovimer ne peut se faire sans créer une relation étroite avec ces bâtiments des années 60. Il s'agit d'instaurer un dialogue, de mettre en place un système formel qui utilise le même vocabulaire architectural que celui utilisé pour les Marinas. Pour cela, il a été dessiné un bâtiment organisé sur un plan elliptique qui vient s'inscrire dans la continuité du petit bâtiment de logements en R +1 existant le long des quais et qui donne écho aux Marinas. **Un bâtiment très horizontal avec des formes simples et souples, des formes évidentes et fluides qui établissent une relation métaphorique avec l'oscillation des flots, l'ondulation des vagues.**



Insertions du projet : vue depuis les avoisinants (AMIRAL)



Insertion du projet : vue depuis les avoisinants (**BARONNET**)



Insertion du projet : vue depuis les avoisinants (**COMMODORE**)



Insertion du projet : vue depuis les avoisinants (DUCAL)

2.3. Intérêt général du projet

Le projet consiste à substituer un nouveau bâtiment, dit le « Cœur Marina » à un bâtiment obsolète, au centre de la « Marina » dit le « Biovimer ». Ce bâtiment de par son abandon a été squatté à de nombreuses reprises. Il est à noter que l'état actuel du bâtiment présente des risques sanitaires importants et notamment la présence d'amiante, d'eau stagnante croupie et d'éléments structurels instables.



Intérieur du bâtiment existant



Toiture du bâtiment existant

Il s'agit donc de revitaliser une friche urbaine et d'inscrire le nouveau projet dans la continuité avec les bâtiments environnants.

De par ses nouvelles fonctionnalités et activités, l'opération favorisera à terme la création de nouveaux emplois.

Plus précisément, l'intérêt général du projet peut s'articuler autour de plusieurs axes qui sont les suivants :

- La volonté de redynamiser le secteur (historique, ...) tout en veillant à la bonne intégration du projet dans l'environnement,
- Le caractère stratégique du site,
- La carence d'offre d'hébergement hôtelier haut de gamme mais aussi de lieux de séminaires sur la commune et au sein de la marina ; le besoin des entreprises locales,
- La consultation autour du projet et les contributeurs pour à ce projet (association des commerçants du port, professionnels de tourisme, mais aussi riverains, ...),
- Les retombées économiques de ce projet,
- La maîtrise foncière et l'absence de recours à la procédure d'expropriation, l'absence de démolition d'avoisnants.

Ces axes sont détaillés ci-après.

2.3.1. La volonté de redynamiser le secteur (historique, ...) tout en veillant à la bonne intégration du projet dans l'environnement.

Volonté de redynamiser le secteur (historique...)

La plaisance en France a connu ses « trente Glorieuses » entre les années 1970 et les années 2000.

La progression forte des ventes de bateaux neufs, l'intérêt pour les exploits des navigateurs français, l'apprentissage dans les écoles de voile mais surtout les développements des infrastructures portuaires de plaisance ont contribué à la croissance des activités nautiques et à la notoriété du littoral français en tant que place forte de la plaisance en Europe.

De ce point de vue, l'émergence de marinas très bien aménagées en Méditerranée a permis à tout un littoral azuréen d'affirmer son leadership dans le paysage nautique français.

Le défi posé aujourd'hui, 50 ans après, est bien celui d'intégrer la Marina dans un nouveau paysage de la plaisance caractérisé par un marché en pleine mutation.

La vision traditionnelle de la gestion d'une marina ou d'un port doit laisser place à une proposition intégrant différentes dimensions :

- Redynamisation de tout l'espace portuaire symbolisé par la démolition de l'ancien bâtiment Biovimer et la construction du nouveau pôle « Cœur Marina ».
- Intégration dans la ville des équipements portuaires pour une meilleure appropriation par la population,
- Soins apportés aux aménagements terrestres dans une logique urbaine et partagée,
- Montée en gamme du parcours client et de l'innovation dans les services,
- Inscription du port et de son fonctionnement dans une dimension digitale affirmée.

Le projet Marina Baie des Anges s'inscrit donc dans une ère nouvelle de pratique de la plaisance. Le projet ambitieux porté à travers le programme d'aménagement et de mise en valeur de la Marina Baie des Anges ne perdra pas de vue les fondamentaux de gestion qui sont au cœur de toute Délégation de Service Public, tout en permettant une redynamisation du port et un accroissement de son attractivité pour le bénéfice de la commune dans son ensemble.

LE CONTEXTE DU PROJET CŒUR MARINA - L'ESCALE DES MARINS

Ce projet pourrait se résumer en quelques objectifs pour améliorer la valeur et la qualité de l'endroit, afin d'inscrire le port de la Marina Baie des Anges dans son époque et d'en faire, pour les trente prochaines années, un des ports les plus attrayants de la Côte d'Azur.

Tout d'abord, d'un point de vue urbanistique : le port de la Marina Baie des Anges a été construit en relation étroite avec les Marinas, ces magnifiques bâtiments blancs conçus par un architecte visionnaire, André Minangoy. Ces bâtiments, ont fêté en 2019 leur 50^{ème} anniversaire et qui ont été classés au patrimoine architectural du XX^{ème} siècle, sont « l'écrin » du port : ils lui donnent une qualité particulière, le mettent en valeur. En même temps, ces bâtiments, comme tout écrin, ont tendance à isoler le port de la ville.

L'analyse urbaine du site et le point de vue des gens interrogés se recourent : la fréquentation du port, son agrément, son intérêt seront renforcés si un lien urbain est retissé entre le port et la ville de Villeneuve-Loubet.

L'autre analyse qui a été faite est, elle, plus historique : elle s'appuie sur l'évolution de la bande côtière au cours des dernières années. Cette évolution est en phase avec les modifications sociétales et environnementales, qui ont tendance à modifier le positionnement de l'automobile dans nos sociétés. Si la voiture était, il y a peu, un objet de plaisir absolu, sa perception évolue aujourd'hui et s'associe plus souvent aux nuisances qu'elle induit (pollution, bruit, trafic, etc ...). Le plaisir et la qualité de vie basculent vers le désir d'une vie plus saine, plus sportive, laissant la part belle aux nouveaux modes de déplacement doux avec, bien sûr, le vélo mais aussi tous les nouveaux systèmes électriques comme les trottinettes électriques, les Segway et autres...

Cette évolution des besoins, des envies, des loisirs, associée au développement technologique, fait évoluer nos territoires. Si on regarde un peu en arrière, on se rend bien compte que l'omniprésence de la voiture est remise en question. L'espace qui lui était destiné le long du port se réduit et ainsi la continuité de la promenade piétonne jusqu'au belvédère permet de laisser des **emprises disponibles aux autres modes de déplacement**.

Ces modifications se traduisent physiquement sur nos territoires. Les voies cyclables du littoral entre Mandelieu et Nice se densifient. Ce qui n'était au début qu'une succession de petits segments a tendance à se modifier. Les premiers petits tronçons de voirie douce, de piste au bord de la mer s'agrandissent. Ces pointillés que nous connaissons tous, la promenade des Anglais, la Croisette, la promenade du Cros de Cagnes, se transforment, s'étirent et forment aujourd'hui presque un ruban continu, une voie où l'on peut circuler à pied, en vélo, en trottinette, seul ou en famille, pour aller travailler ou simplement pour le plaisir : Une voie magnifique au bord de mer avec des vues somptueuses sur les différents sites de la Méditerranée.

Villeneuve-Loubet participe de cette évolution positive qui contribue à rendre le bord de mer au public, aux piétons, aux familles, notamment par la création de la promenade des plages de Villeneuve-Loubet. Cette nouvelle promenade vient accroître encore les zones de bord de mer où le piéton, le cycliste peuvent circuler de manière aisée.

Malheureusement, cette nouvelle promenade a dû s'arrêter au débouché, à l'arrivée sur le port : le port n'en a pas bénéficié. Même s'il est aujourd'hui possible de cheminer à pied, au bord de l'eau, la présence d'obstacles, les rétrécissements de certains passages ont tendance à limiter la fluidité de la promenade. La circulation piétonne est parfois difficile. Elle devient plus difficile encore lorsqu'on s'approche du bâtiment Biovimer : le cheminement se divise, il n'y a pas d'évidence, on se demande si la promenade est terminée, si les vélos peuvent encore passer sans trop de difficulté.

L'objectif est de fluidifier cette promenade, prolonger et accompagner l'œuvre déjà initiée par la commune pour ne pas rompre cette continuité vertueuse.

Quoi de plus naturel que de le redonner au public, quoi de plus naturel que de fluidifier l'espace pour que l'on vienne y vivre, s'y déplacer s'y ressourcer ?

Le long de ce trait de côte, les ports sont des sites spécifiques. Ils revêtent un intérêt tout particulier : ce sont les lieux où le rapport entre l'homme et la mer est le plus aiguë ; les hommes quittent la terre depuis les ports.

Faire du port de Marina un centre d'intérêt le long de cette promenade douce, qui permettra sous peu de relier la frontière italienne aux contreforts de l'Esterel sans jamais quitter la Méditerranée des yeux, est un des leitmotivs du projet.

Pour y parvenir, un réel travail d'améliorations techniques, paysagères et architecturales des installations existantes est réalisé. Si l'aspect technique et paysager est développé plus loin, est évoqué ici l'aspect architectural des bâtiments existants sur le port et en particulier du bâtiment principal désaffecté aujourd'hui : le bâtiment dit « Biovimer ».

L'analyse s'est également portée sur le devenir de ce bâtiment qui occupe une place primordiale sur le site du projet. Avant les analyses techniques et architecturales de l'existant, il était clair que ce bâtiment était un atout majeur pour permettre d'arriver à atteindre les objectifs de fréquentation du port. L'objectif est que les Villeneuvois, mais aussi les autres habitants ou résidents de la Côte d'Azur viennent s'y promener, s'y ressourcer.

Ce bâtiment doit donc être un atout, un centre d'intérêt : il doit intéresser, attirer, faire participer les gens à la vie sur le port.

Le bâtiment Biovimer, abandonné depuis de nombreuses années, n'est aujourd'hui plus que l'ombre de lui-même : son architecture est datée, son organisation ne correspond plus aux besoins, ses installations structurelles et techniques sont obsolètes. Il semble illusoire de le réhabiliter : sa réhabilitation serait lourde et coûteuse et il serait également très complexe de répondre aux contraintes techniques et architecturales d'aujourd'hui (réglementation thermique, parasismique et accessibilité P.M.R, etc...)

Quoi qu'il en soit, même dans l'hypothèse où il serait décidé une réhabilitation, son aspect général ne correspondrait pas au niveau de qualité souhaité. Cet ouvrage est un élément fondamental de du projet qui ne pourrait se satisfaire d'une architecture approximative. Les installations haut-de-gamme proposées sont parfaitement adaptées à notre époque, et mises en valeur par une architecture à la hauteur des ambitions du projet et de la qualité du site.

Le bâtiment existant Biovimer, ainsi que les autres bâtiments du site (capitainerie, bâtiment du Chantier Naval) seront intégralement démolis et reconstruits, avec la volonté de créer des bâtiments neufs répondant parfaitement aux besoins du port de Marina, aux impératifs environnementaux (le nouveau bâtiment Cœur Marina sera labellisé B.D.M. Argent) et réglementaires, et bénéficieront d'une architecture respectant les bâtiments présents sur site, notamment les bâtiments de Marina Baie des Anges.

LES ASPECTS PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX

Dans un tel environnement, l'architecture du bâtiment principal se doit d'être contextuelle. Les bâtiments d'André Minangoy imposent leurs volumes et leur présence, ils établissent une relation au site très particulière, ils organisent le paysage de leurs formes souples et ondulantes. Envisager une construction à l'emplacement du bâtiment Biovimer ne peut se faire sans créer une relation étroite avec ces bâtiments des années 60. Il s'agit d'instaurer un dialogue, de mettre en place un système formel qui utilise le même vocabulaire architectural que celui utilisé pour les Marinas.

Pour cela, il a été dessiné un bâtiment organisé sur un plan elliptique qui vient s'inscrire dans la continuité du petit bâtiment de logements en R +1 existant le long des quais et qui donne écho aux Marinas.

L'ambition ici est de proposer un bâtiment qui dialogue avec la composition initiale du plan original des Marinas. Un bâtiment qui puisse laisser penser qu'il a toujours été là. La modernité du dessin de Minangoy permet de proposer un bâtiment totalement contemporain mais aussi en parfaite relation avec l'architecture de Marina Baie des Anges. **Un bâtiment très horizontal avec des formes simples et souples, des formes évidentes et fluides qui établissent une relation métaphorique avec l'oscillation des flots, l'ondulation des vagues.**

Comme les Marinas, le bâtiment présente des lignes horizontales blanches qui définissent les niveaux d'étages. Il a été souhaité que ce bâtiment soit largement végétalisé, notamment sa toiture. Il a également été souhaité que ce nouveau bâtiment soit remarquable, qu'il soit exceptionnel de par la qualité de son inscription dans le site mais aussi pour sa parfaite adéquation à notre époque tant du point de vue de sa forme que du point de vue de la qualité des éléments de programme qu'il recevra. L'objectif est de donner un nouvel attrait pour ce port

pour ce site. Ce bâtiment sera un élément essentiel dans la réussite des objectifs. La présence de la mer, du port, du paysage, sont déjà des éléments qui attirent et incitent à la promenade. Seront ajoutés un jardin en hauteur, un jardin sur le toit et ils seront ouverts à la promenade : **un jardin comme un belvédère sur la mer.**

Les Villeneuvois, dans la continuité de la promenade, pourront continuer sur le port, au bord de l'eau, arrivés à proximité du bâtiment, auront le choix : continuer le long des quais ou prendre de la hauteur, vivre une nouvelle expérience, monter sur le toit du bâtiment et cheminer dans un jardin d'agrément qui s'élève et qui, au fur et à mesure de la promenade, laisse découvrir de nouveaux points de vue sur le port, sur la Méditerranée et cela tout en étant au milieu d'un jardin de plantes et de minéraux. Un jardin de plantes méditerranéennes d'essences adaptées au bord de l'eau aux embruns, à la mer.

Dans ce jardin sur le toit des bancs, des gradins ou de simples espaces ombragés permettront de se reposer en contemplant l'extraordinaire composition géométrique d'une fleur de lavande, ou la ligne nette que le courant ligure dessine entre les eaux turquoises et troublées du Var et celles limpides de la Méditerranée.

Donc un belvédère sur la mer, un belvédère végétal comme une expérience le long d'une promenade maritime, un point d'orgue sur ce ruban posé entre mer et terre qui relie Nice à Cannes, les Alpes à l'Esterel. L'autre intérêt de cet espace végétal, toujours en ayant à l'esprit la préservation de la relation architecturale, le dialogue avec les Marinas, est de donner à voir depuis les étages non pas un bâtiment de plus mais un jardin et depuis ce jardin en contemplant le végétal et la mer on pourra aussi se rendre compte de la qualité architecturale, des lignes courbes et fluides des bâtiments Colinéaires construits il y a presque 50 ans. Sous cette toiture plantée, les fonctions, le programme proposé sont aussi des points d'intérêt : au rez-de-chaussée, avec les vastes espaces extérieurs, de nombreux espaces liés à l'eau sont organisés. Des piscines, mais aussi des espaces de remise en forme, des lieux pour curistes avec sauna, hammam et thalassothérapie. Ces équipements ne sont pas uniquement réservés à la clientèle mais ouverts au public, aux plaisanciers et aux riverains.

Ces espaces sont en lien direct et facile avec un restaurant qui servira une cuisine contemporaine dans un cadre balnéaire et subtilement décoré. Certains des produits de la carte seront issus directement du potager du chef organisé sur le toit, cueillis le matin même. Le restaurant surplombe la mer grâce à une façade largement vitrée qui, à la belle saison, pourra s'ouvrir sur une terrasse extérieure où le bois au sol et la végétation constitueront un magnifique balcon sur le port.

À l'étage, pour les curistes, les usagers du port ou simplement pour des amoureux du site et de la mer, un hôtel 4* proposera des chambres contemporaines claires, au mobilier raffiné, contemporain et balnéaire. Là aussi ces chambres donneront directement sur la mer, sur le port : la continuité entre l'intérieur et l'extérieur sera soigneusement organisée de sorte que l'on puisse vivre « dedans dehors » avec le même confort à l'ombre ou au soleil. On profitera de la vue, du parfum iodé de la Méditerranée et des effluves puissants de la végétation en fleurs, plantées au bout de la terrasse de la chambre.

Mais ce bâtiment propose aussi de nombreux autres espaces et activités directement liées au port, à la mer et au plaisir de vivre à proximité de cet environnement. Le vaste hall du bâtiment très ouvert face aux Yachts du quai d'honneur sera une sorte d'espace commun qui organisera le fonctionnement du bâtiment.

À l'accueil, le personnel pourra installer les marins en escale dans des « espaces de Coworking » équipés des toutes dernières technologies ou diriger des régatiers vers le Boat-club après une journée en mer, recevoir leur prix. Toujours au rez-de-chaussée, un peu plus loin dans le bâtiment, des salles de conférence seront à la disposition des marins ou d'entreprises qui souhaitent, par exemple, organiser un séminaire dans un cadre sublime où tout peut être proposé sur place : l'hébergement, les salles de conférence, la restauration mais aussi l'aspect ludique avec sauna et hammam.

Cette présentation des principaux points forts, des principaux intérêts de notre bâtiment doit aussi s'accompagner de quelques mots sur les autres bâtiments reconstruits sur le site. Par exemple, le bâtiment portuaire construit en lieu et place de l'ancienne capitainerie bénéficiera lui aussi d'une architecture simple, un volume blanc, une façade principale protégée par le porte-à-faux d'une généreuse toiture végétalisée. La façade sur la mer reprendra la même résille de béton fibré que celle du bâtiment principal.

Tous ces bâtiments neufs seront des bâtiments répondant à toutes les réglementations et la barre fixée sera encore plus haute puisqu'il est envisagé que le bâtiment Cœur Marina réponde aux exigences du label BDM niveau argent. Le Label BDM garantit un niveau de qualité énergétique et environnementale. Il permet de favoriser le bioclimatisme, minimiser l'impact des matériaux, réduire les consommations d'eau et d'énergie pour préserver le confort et la santé des occupants, tout en tenant compte des enjeux sociaux et économiques. Grâce à ces éléments d'architecture communs, ils auront tous une identité cohérente qui permettra de suggérer l'unité et l'harmonie à donner à ces lieux emblématiques, ayant attendu de longues années la remise à niveau qu'ils méritent tant.

L'INTEGRATION DE TOUS LES USAGES

La prise en compte des usages est l'un des objectifs majeurs de la démarche. Il s'agit en effet de préserver et de conforter les usages existants voir de stimuler de nouvelles pratiques pour conforter la vitalité de la marina.

Une vitalité qui sera dopée par la présence d'un hôtel 4* qui aura selon les estimations un taux d'occupation important. De ce fait, la population présente ne manquera pas d'aller faire ses achats dans les commerces proches, d'aller consommer sur place. Constat est ainsi fait d'une activité portuaire tirée vers le haut et du renouveau d'un quartier très éloigné de ce que peut lui permettre le bâtiment actuel désaffecté. L'aménagement des principaux espaces publics devra également, conforter les commerces existants, les valoriser. La qualité des usages passe par un préalable : la mise en place d'une topographie générale adaptée aux pratiques de tous, et en particulier des modes doux et des personnes à mobilité réduite. La prise en compte des personnes à mobilité réduite est une chance de redéfinir des principes de confort des sols qui respectent bien sûr les besoins de la sécurité mais constituent aussi une action de simplification du paysage urbain.

2.3.2. Le caractère stratégique du site

Le site, présente des extraordinaires qualités et un fort potentiel.

Le port de Marina Baie des Angès est celui d'une des plus belles villes de la Côte d'Azur, situé presque à équidistance de Cannes et de Nice.

L'ensemble immobilier juxtaposant le port marque le littoral villeneuvois de son architecture originale. Centre touristique actif toute l'année, il compte 1600 appartements, un port de plaisance de plus de 500 anneaux, des restaurants, des commerces. Quelle que soit la saison, **l'agréable promenade sur la croisette ouvre des perspectives insolites sur les quatre grands bâtiments en forme de pyramides. Ce complexe de bâtiments est classé patrimoine du XX^e siècle.**

Différents moyens d'accès

Proche de la sortie d'autoroute, à deux pas de l'aéroport International Nice-Côte d'Azur et de la gare de Villeneuve-Loubet Plage, le Port de Marina Baie des Angès est idéalement situé à quelques encablures de la Baie de Villefranche, du cap d'Antibes et des Iles de Lérins. Ainsi ce site présente de vrais atouts pour l'organisation de séminaires.

Le Port de Marina Baie des Angès se situe à 20 minutes de Nice, 35 minutes de Cannes, 40 minutes de Monaco, 1h de San Remo, 2h de Marseille.

Le Port de Marina Baie des Angès est accessible par :

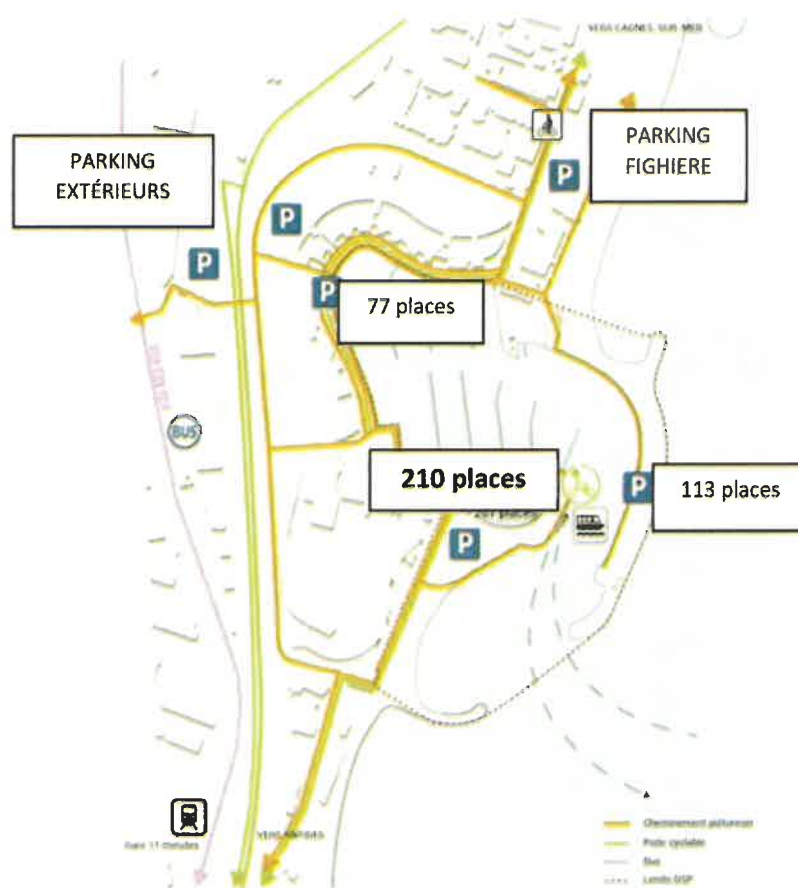
- Cheminement piétonnier le long de la mer
- Piste cyclable
- Bus
- Gare TER de Villeneuve-Loubet (10 mn à pied et accessible via la piste cyclable)
- Aéroport international de Nice (15 mn en voiture)
- Autoroute A8 sortie Villeneuve Loubet

Parking à l'intérieur de la Marina et à proximité

La Marina est facilement accessible en voiture et de nombreux espaces de stationnement sont situés à proximité immédiate :

- Grand parking intérieur Cœur Marina : 210 places, en lieu et place du stationnement extérieur existant (parking du môle : 90 places)
- Parking de la digue : 113 places
- Parking le long du plan d'eau : 77 places
- D'autres parking en dehors du périmètre de la Marina : Parking de la Figlière, parking derrière les bâtiments de la Marina par exemples.

Localisation des parkings à proximité :



2.3.3. La carence d'offre d'hébergement hôtelier haut de gamme sur la commune et au sein de la marina ; le besoin des entreprises locales, (la commune ne dispose que de 2 hôtels 4*)

Un projet hôtelier soutenu par une étude de Marché du cabinet Horwath HTL, dont des extraits sont joints ci-dessous :

1. Offre hôtelière et para-hôtelière de la zone d'étude

L'offre hôtelière du littoral ouest de Nice se concentre autour de trois grands pôles :

- Cap 3000/St Laurent** : celui-ci concentre le plus grand nombre de chambres (589) avec des hôtels & résidences de catégories 2 à 4 étoiles, souvent de grande taille (84 ch. en moyenne). La plupart des chambres sont de catégories 4 étoiles (73 %). La majorité des chambres sont sous enseignes (96 %), avec de nombreuses enseignes internationales (Holiday Inn, Novotel ...).
- Cagnes-sur-Mer** : les établissements sont de faible capacité (35 ch. en moyenne), et on note l'absence d'enseignes internationales sur ce pôle.
- Villeneuve-Loubet** : pôle où se situe le projet à l'étude, comporte 7 établissements classés, allant de 1 à 4 étoiles, avec une capacité moyenne mesurée (55 ch.), plusieurs enseignes internationale (B&B, Mercure, ...). La catégorie 3 étoiles est la plus représentée (40 % des chambres), suivie de l'hôtellerie ultra économique (24 %)

Légende

- Hôtel**
 - 4 étoiles
 - 3 étoiles
 - 2 étoiles
 - 1 étoile
- Résidences**
 - 4 étoiles
 - 3 étoiles
- Nombres de chambres**
 - >150
 - 100-150
 - 50-100
 - 20-50



L'offre hôtelière de la périphérie sud-ouest de la métropole de Nice se concentre essentiellement autour de 3 pôles, tous structurée autour des axes routiers stratégiques de l'autoroute et du littoral. Si le pôle Cap 3000 bénéficie de sa proximité immédiate de l'aéroport de Nice, les deux autres pôles bénéficient également d'une position stratégique le long du littoral et des axes routiers majeurs.

Le pôle Villeneuve-Loubet profite de sa proximité relative avec l'aéroport de Nice et du pôle économique Sofia-Antipolis pour générer un mix-clientèle équilibré affaires-loisirs.

1. Environnement général – Contexte touristique

Villeneuve-Loubet, une zone intercalaire entre Nice et Antibes

La commune n'est pas une destination majeure sur la Côte d'Azur. Mais ses atouts touristiques (notamment naturels) et la proche distance avec d'autres métropoles majeures font de Villeneuve-Loubet une bonne alternative d'excursion et de passage.

- Le tourisme balnéaire :**
 - Avec 4 km de littoral, la ville présente une offre balnéaire organisée autour du Marina Baie des Anges. Autour du port de plaisance, plusieurs établissements privés offrent leurs services (bases nautiques, restauration, transat...).
- Le tourisme de nature :**
 - 2/3 du territoire sont des espaces boisés localisés en arrière-pays ponctués par des pistes cyclables reliant le littoral et des bases de loisirs (équipements d'aventure, Golf et Tennis Club de la Vanade...)
 - La commune contient deux parcs naturels départementaux, dont le Parc naturel de Vaugrenier (103 ha.) à l'ouest de la marina et le Parc naturel des Rives du Loup, accessible depuis la marina par des pistes cyclables débouchant sur le village (patrimoine culturel, gastronomie...).
- Le tourisme culturel et patrimonial :**
 - La commune est marquée par l'empreinte d'Auguste EscOFFIER et le musée culinaire éponyme. La plupart des sites majeurs de la Côte d'Azur (>100 000 visiteurs) sont à moins de 30 minutes de route de la Marina Baie des Anges comme décrit ci-dessous

Distance et fréquentation des musées et monuments de la Côte d'Azur

Noms	Lieu et distance au site	Vititeurs 2017	Variation
Musée National Marc Chagall	Nice, 25 mins	153 000	6%
Musée d'Art Moderne et d'Art Contemporain	Nice, 30 mins	134 500	5%
Musée Picasso	Antibes Juan, 23 mins	123 200	2%
Musée Matisse	Nice, 30 mins	120 000	2%
Fortification Béatrice	Saint Paul de Vence, 25 mins	126 700	9%
Musée Tondal	Cagnes-sur-Mer, 15 mins	17 600	4%
Château Grimaldi	Cagnes-sur-Mer, 20 mins	24 200	6%
Musée EscOFFIER de l'Art Culinaire	Villeneuve-Loubet, 13 mins	5 700	13%
Musée d'Histoire & d'Art	Villeneuve-Loubet, 13 mins	4 300	2%

* distance de la Marina Baie des Anges en voiture

Zoom sur Marina Baie des Anges

Site du projet en étude, la marina est un pôle résidentiel et touristique actif toute l'année réunis en un complexe classé patrimoine du 20^{ème} siècle de par son architecture. La marina compte 1 600 appartements, un port de plaisance, des restaurants, des commerces et un centre de thalassothérapie.

Le port de plaisance qui offre 540 anneaux fait partie des 16 ports littoraux de la Côte d'Azur. Chaque année, le port de plaisance accueille plus de 500 navires de passage.

Le site accueille 88 établissements commerciaux dont 70 sont situés sur le site portuaire. La Marina a aussi des atouts économiques avec une zone d'activités, récemment baptisée Pôle Marina 7, qui regroupe 769 entreprises liées au secteur de l'immobilier, de la plaisance et des services.

Les trois pôles d'activités de Villeneuve-Loubet



Source : annuaire économique des entreprises et commerces de Villeneuve-Loubet

3. Demande hôtelière et para hôtelière

Des performances hôtelières satisfaisantes attestant de la résilience du marché littoral niçois

Après une fin d'année 2015 et 2016 difficile en raison des attentats (-3,5% de nuitées), le marché de la Côte d'Azur repart à la hausse avec une forte augmentation du nombre de nuitées entre 2016 et 2017 (+6%), stabilisé sur l'année 2018 (+1,7%). Le taux d'occupation global des hôtels se situe à 62,6 % en 2018 (+0,9 points par rapport à 2017).

En ce qui concerne les catégories, les hôtels 4 et 5 étoiles enregistrent les meilleures performances en 2018 avec 64,4 % de taux d'occupation (+1,7 points), suivis par les hôtels 1 étoile (62 %) et 3 étoiles (61,9%).

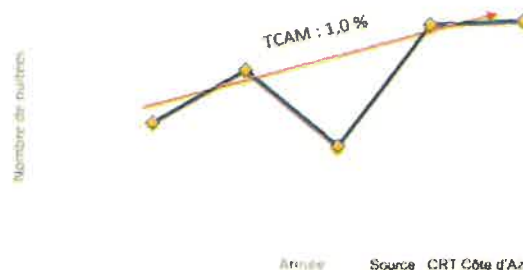
Un marché touristique et saisonnier

Le marché de la Côte d'Azur enregistre une très forte saisonnalité, avec un pic de fréquentation en Août (85,3 % de taux d'occupation), et une faible fréquentation entre Novembre et Mars (45% en moyenne). Globalement, la zone de Villeneuve-Valbonne suit la même tendance que la Côte d'Azur, avec un pic de fréquentation en Août (82,1 %).

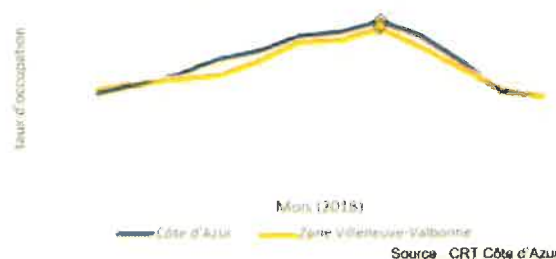
Une forte présence de la clientèle d'affaires et de passage toute l'année, notamment sur la zone Villeneuve-Valbonne

La métropole niçoise dans son ensemble compte une part significative de clientèle affaires, avec près d'un tiers des nuitées. Le pôle Villeneuve-Valbonne, qui est influencé par la CASA Sofia Antipolis, accueille une plus grande part de clientèle affaires, avec presque la moitié des nuitées.

Evolution du nombre de nuitées sur la côte d'Azur



Taux d'occupation des hôtels du littoral



Répartition de la clientèle hôtelière à Nice



▲ Horwath HTL

Clientèle hôtelière à Villeneuve-Valbonne



Source CRT Côte d'Azur

Au global, les perspectives de la demande sur la côte d'Azur sont bonnes, du fait de la résilience de celle-ci. Le mix clientèle de la zone du futur projet est équilibré, permettant à l'hôtel de ne pas être dépendant d'un segment particulier.

4. Analyse du site du projet

Le site du projet se situe à la Capitalnerie Port Marina, Baie des Anges, à Villeneuve-Loubet, en rouge sur la carte.

Accessibilité du site

Air

- L'aéroport de Nice se situe à environ 10 km, soit environ 15 minutes en voiture.

Rail

- La gare TER de Villeneuve-Loubet se situe à environ 700m soit 10 minutes à pied. Elle permet de rejoindre la gare de Nice Saint Augustin en 15 minutes.
- La gare de Nice se trouve à 12 km, soit environ 20 minutes en voiture.

Transports en commun

- 6 lignes de bus relie Villeneuve-Loubet à l'aéroport de Nice et aux villes alentours.



Le site à l'étude s'insère dans un environnement littoral « intercalaire », avec des zones d'activités présentes autour (les Maurettes, les Rives), constituées d'entreprises (entrepôts, logistiques...), et de hautes technologies (Amadeus, ...) catalyseurs de demande affaires de niveau varié, ainsi que de commerces (grande distribution, concession automobiles...). L'environnement est également composé de zones résidentielles plus éloignées du littoral.

L'accès au site est à ce jour d'un niveau satisfaisant pour une clientèle motorisée (proximité de parking) et devrait évoluer de façon positive pour les personnes à mobilité douce (prolongement de la voie cyclable le long de la marina...), le site bénéficie en outre d'une accessibilité routière excellente (autoroute, départementale...) et d'une accessibilité en transport en commun restreinte mais fonctionnelle (TER, Bus).

Grâce à sa position en front de mer à l'entrée du port, le site bénéficiera d'une excellente visibilité grâce à la Marina qui est un signal architectural. En revanche la Marina masque complètement de site de l'hôtel proprement dit vu de l'extérieur.

2.3.4. Les retombées économiques du projet

Concernant l'emploi

Durant la phase des travaux de construction, une part de 20% des travaux sera confiée à des Petites et Moyennes Entreprises locales. L'exploitation d'un équipement hôtelier multi activités **favorisa des emplois nouveaux et locaux [environ 68 personnes à temps plein] voir sous détail ci-après**

Fonction	Postes	AQUA	HOTEL	CURE MARINE
Gestion, Accueil et administration générale	Direction	1	1	1
	Directeur adjoint	0	1	0
	Assistante administrative	0,8	1	0
	Accueil	2,5	5	1,5
	Sous Total	4,3	8	2,5
Technique et Entretien	Agent d'entretien	2	2	0,5
	Agent polyvalent	1	1	
	Ménage	3	9	
	Gouvernante		1	
	Sous Total	6	13	0,5
Animations et encadrement activités	Coordinateur Aquatique	1		
	Chef de bassin	1		
	Educateur Aquatique	5		
	Surveillant de baignade	1		
	Sous Total	8	0	0
Restaurant	Chef		1	
	Commis de cuisine		3	
	Plonge		2	
	Responsable de salle		1	
	Serveur		5	
	Sous Total	0	12	0
Séminaire	Responsable		1	
	Coordinateur		2	
	Sous Total	0	3	0
Esthéticienne / Spa	Animatrice Spa / Bien être	1		6
	Sous Total	1	0	6
Auto-entrepreneur	Educateur Aquatique	1		
	Masseuse			3
	Sous Total	1	0	3
TOTAL ETP		20,3	36	12

Equipe « Cure Marine »

10 ETP

Equipe « Hôtel + Restaurant »

36 ETP

Equipe « Maintenance »

2 ETP

Equipe « Aqualudique »

20.3 ETP

Des **technologies françaises** ont été privilégiées dans le cadre du projet (par exemple Biohut de la société ECOCEAN <https://www.ecoceen.fr/>).

Concernant les retombées économiques de ce projet

Pour le commerce local, durant la phase travaux, l'encadrement du chantier, prend généralement les repas de midi dans les restaurants situés tout à proximité du site.

Pour la ville, financièrement une redevance annuelle lui est versée. De la même façon, les taxes de séjour et foncière généreront des retombées fiscales pour la ville.

Autoriser les activités hôtelières et d'hébergement sur la zone UPM à créer a donc un impact économique fort pour la ville.

2.3.5. La maîtrise foncière et l'absence de recours à la procédure d'expropriation

Le Maître d'Ouvrage est propriétaire du site, une procédure d'expropriation n'est pas nécessaire.