



**CONSEIL D'ADMINISTRATION  
10 décembre 2012**

**Ordre du jour**

**Pour délibération**

---

- 1. Approbation du procès verbal du Conseil d'Administration du 20 juillet 2012**
- 2. Projet d'EPRD 2013 et prévision d'exécution de l'EPRD 2012**
- 3. Mise en œuvre des procédures liées à l'opération d'aménagement des espaces publics et des voiries du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport**
- 4. Bilan de la concertation de l'opération Nice Méridia**
- 5. Adhésion à la compétence n°5 du Syndicat Intercommunal des Collectivités Territoriales Informatisées des Alpes Méditerranée, intitulée Centrale d'achat**

**Pour information**

---

- 6. SCHAE : finalisation du document et suite de la procédure**
- 7. Convention de recherche et développement avec le BRGM sur l'évaluation du potentiel géothermique de Nice Méridia**
- 8. Protocole de coordination des maîtres d'ouvrage du pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport**
- 9. Questions diverses**

**ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT  
DE LA PLAINE DU VAR**

**conseil d'administration  
du vendredi 20 juillet 2012**

Sont présents les administrateurs suivants :

- Hervé BRUNELOT, direction départementale des territoires et de la mer
- Marc D'AUBREBY, représentant le ministre chargé des transports
- Dominique ESTROSI-SASSONE, représentant le conseil général des Alpes-Maritimes
- Jean-Paul GUERIN, Caisse des dépôts et consignations
- Annabelle JAEGER, représentant le conseil régional PACA
- Bernard KLEYNHOFF, président de la chambre de commerce et d'industrie
- Thierry LEMOINE, 2d vice-président, représentant le ministre chargé de l'urbanisme
- Jean-Yves OLLIVIER, représentant le ministre chargé de l'aménagement du territoire
- Alain PHILIP, représentant la communauté urbaine Nice Côte d'Azur
- Gérard PIEL, représentant le conseil régional PACA
- Henri REVEL, représentant le conseil général des Alpes-Maritimes
- Laurent ROY, représentant le ministre chargé de l'environnement
- Christian TORDO, président du conseil d'administration, représentant la communauté urbaine Nice Côte d'Azur
- Frédérique VIDAL, présidente de l'université de Nice Sophia-Antipolis

Sont excusés :

- Patrick ALLEMAND, représentant le conseil régional PACA
- Éric CIOTTI, représentant le conseil général des Alpes-Maritimes
- Christian ESTROSI, 1<sup>er</sup> vice-président, représentant la communauté urbaine Nice Côte d'Azur
- Gérard GAVORY, représentant le ministre chargé des collectivités territoriales, ayant donné pouvoir à Hervé BRUNELOT
- Éric MARÉE, président du directoire de VIRBAC, ayant donné pouvoir à Bernard KLEYNHOFF
- Jean-Pierre MASCARELLI, président du SYMISA
- Michel MEÏNI, représentant la communauté urbaine Nice Côte d'Azur, ayant donné pouvoir à Christian TORDO

- Pierre-Guy MORANI, représentant la communauté de communes de la Vallée de l'Estéron
- Bernard PEICLIER, directeur départemental des Finances publiques
- Anne PENELAUD-BRUNET, représentant le ministre chargé du budget, ayant donné pouvoir à Laurent ROY
- Jean-Pierre TESTI, représentant la communauté de communes des Coteaux d'Azur
- Émile TORNATORE, représentant la communauté de communes des Coteaux d'Azur

Sont également présents :

- Xavier HEMEURY, directeur général de l'EPA
- Thierry MARTIN, DGA stratégie Nice Côte d'Azur
- Olivier SASSI, EPA Plaine du Var
- Corinne SARFATI, EPA Plaine du Var
- Christel THEROND, conseil général des Alpes-Maritimes
- Rémi COSTANTINO, DHUP (MEDDTL)
- François FEUILLADE, DGSA Nice Côte d'Azur

☆☆☆

La séance est ouverte à 14 h 35  
sous la présidence de M. Christian Tordo

**M. TORDO.**- Bonjour à toutes et à tous. Le quorum est atteint en tenant compte des présents et des pouvoirs qui ont été donnés, nous pouvons commencer.

Avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais peut-être rappeler le contexte dans lequel ce conseil d'administration se déroule.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire après la signature du protocole de partenariat 2012, nous sommes maintenant passés à une phase opérationnelle des opérations d'aménagement. Aussi, les différents conseils d'administration qui se dérouleront dans les prochains mois auront d'abord et avant tout pour objet de valider les différentes étapes formelles liées aux quatre projets constituant ce premier protocole de partenariat.

C'est en particulier le cas de ce conseil d'administration puisque nous aurons d'abord, s'agissant de Nice Méridia - et c'est le premier point, même si sur le plan du calendrier ce n'est pas le premier projet qui a été annoncé - le point d'étape sur le projet présenté par Christian Devillers qui assure la maîtrise d'œuvre urbaine et qui pourra ensuite être libéré. Nous aurons ensuite le point d'étape sur le pôle d'échange multimodal Nice Aéroport, puis le bilan de concertation du Grand Arénas auxquels se rajouteront au cas précis trois points complémentaires : la mise en œuvre de la charte d'adhésion au cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction ; cadre de référence qui

avait fait l'objet d'un vote du conseil d'administration il y a quelques sessions ; un point sur l'exécution budgétaire 2012 tel qu'on peut le faire au 15 juin 2012 et qui, comme vous le verrez, continue à mettre l'accent, comme c'est le cas maintenant depuis un certain nombre d'exercices, à la fois sur la recherche d'efficacité mais aussi sur les nécessaires économies que nous devons faire et contrôler ; enfin une présentation du site internet de l'EPA ainsi que le point d'étape sur la mise en oeuvre du plan d'actions en matière de promotion et de marketing opérationnel.

Tout d'abord, je veux souhaiter la bienvenue à madame Frédérique Vidal, la nouvelle présidente de l'université de Nice Sophia-Antipolis.

Nous sommes heureux de vous accueillir au sein de ce conseil d'administration, car vous savez toute l'importance que l'université, et en particulier l'IMREDD, peut avoir dans nos projets et en particulier s'agissant de la technopole urbaine de Nice Méridia. Je dois à l'information du conseil d'administration de dire que les premières réunions que nous avons eues sur le sujet montrent une « commonalité », si je puis me permettre, d'objectifs dans ce que nous essayons de faire avec vous au sein de cette technopole urbaine. Nous aurons l'occasion de le montrer d'une manière concrète dans le cadre des discussions liées à Nice Méridia et de la présentation que va faire Christian Devillers.

Je veux excuser l'absence du préfet Jean-Michel Drevet qui, comme vous le savez, quittera son poste le 30 juillet 2012, mais je veux aussi, peut-être pas au nom de l'unanimité du conseil d'administration, ce serait peut-être excessif, mais au moins de la majorité du conseil d'administration, le remercier pour ce qu'il a pu faire, s'agissant de nos projets, dans les quinze mois pendant lesquels il a été préfet des Alpes-Maritimes. Il nous a permis d'avancer sur un certain nombre de points importants, en particulier le protocole de partenariat qui nous donne maintenant la feuille de route pour les quinze prochaines années s'agissant des quatre opérations qui ont été identifiées comme opérations à fort effet de levier.

À travers lui bien sûr, je veux remercier les représentants de l'État qui siègent à ce conseil d'administration, en particulier Gérard Gavory secrétaire général, qui a joué et joue un rôle extrêmement actif dans tout ce qui touche à l'opération d'aménagement.

Dernier élément sur ce conseil d'administration, je veux vous indiquer qu'en remplacement du Docteur Frère au titre du conseil général, c'est Éric Ciotti qui n'est pas là aujourd'hui mais qui a indiqué qu'il serait lui-même à nouveau le représentant du conseil général, puisqu'il était présent dans un premier temps à cette opération d'intérêt national.

Avant de passer à l'ordre du jour, je vais peut-être répondre, comme je me suis engagé à le faire, à la lettre ouverte que, Monsieur Piel, vous m'avez adressée, cosignée par monsieur Tornatore et monsieur Testi, respectivement maires du Broc et de Gattières, pour nous demander de repousser ce conseil d'administration eu égard à la décision concernant le remplacement du préfet et, dans un deuxième temps, je crois pour élargir vos propos, vous me direz si je traduis bien votre lettre,

une demande de remise à plat de l'ensemble du projet de l'Éco-Vallée. Je vous ai répondu qu'il ne me paraissait pas opportun de le repousser et je voudrais m'en expliquer.

Cela ne me paraissait pas opportun d'abord parce que le conseil d'administration est l'aboutissement d'un processus lourd qui engage d'abord les équipes de l'EPA mais aussi les équipes de l'administration de l'État, qu'elle soit locale, régionale ou nationale, et il me semblait donc que, pour respecter le travail de ces équipes, il était utile et indispensable de maintenir ce conseil d'administration.

Par ailleurs, comme vous le voyez à l'ordre du jour, nous avons des points d'étape importants qui ne souffrent pas de retard parce que, sans être emphatique, la situation de notre pays mais aussi la situation économique de la métropole, même si elle est relativement meilleure que dans d'autres endroits, en particulier la région, ne méritent pas que nous prenions encore du retard sur ces projets.

Mais au-delà, sur le fond tout simplement, Monsieur Piel, parce que le préfet n'est pas membre du conseil d'administration. Il y assiste en tant que représentant de l'État, mais il n'est pas membre du conseil d'administration. Nous avons eu l'occasion, les procès-verbaux le mettront bien en évidence, de tenir des conseils d'administration sans la présence du préfet et donc, de ce point de vue, il nous paraissait quand même un petit peu abusif de le repousser sur la base de l'absence de ce préfet. J'ajoute que, comme je l'ai indiqué précédemment, la continuité de l'État est bien entendu assurée, elle est assurée par les huit membres représentant l'État à ce conseil d'administration.

S'agissant de la remise à plat du projet, vous m'avez demandé s'il m'avait échappé qu'il y avait eu un changement de majorité nationale ; je vous rassure, cela ne m'avait pas échappé, mais il ne vous a pas échappé non plus que le protocole de partenariat signé en mars 2012 a été signé par l'État d'une part, par les collectivités territoriales d'autre part, et en particulier par la Région. Il me semble donc que s'il y a nécessité de réaménager à la marge tel ou tel aspect du protocole de partenariat, la demande doit d'abord venir des personnes qui ont voté et signé ce protocole de partenariat. Je rappelle simplement que s'agissant de la délibération du conseil régional permettant la signature de ce protocole de partenariat, les forces que vous représentez, que ce soit le Front de gauche ou Europe Écologie les Verts ont voté contre. Vous admettez avec moi que c'est un petit peu abusif que de vouloir remettre à plat quelque chose quand, *de facto*, et avec tout le respect que je peux avoir de la vie démocratique, vous ne représentez ni l'un des signataires du protocole de partenariat, ni une majorité.

Cela étant, il est bien évident que ce changement de majorité au plan national peut infléchir telle ou telle politique nationale et que, s'agissant de l'établissement public d'aménagement, nous aurons bien entendu à tenir compte de l'inflexion éventuelle de ces politiques.

Mais, de la même façon, je crois que vous avez entendu comme moi que le nouveau président de la République a souhaité - je crois que ce sont les mots exacts -

d'avantage respecter les collectivités territoriales qui semblaient avoir été quelque peu malmenées dans le précédent mandat.

De ce point de vue, il me paraît utile de vous rappeler un certain nombre de résultats d'élections qui se sont déroulées il n'y a pas très longtemps et qui montrent que les collectivités locales globalement, que cela vous plaise ou que cela ne vous plaise pas en l'occurrence, adhèrent à ce projet. Je vais vous donner un certain nombre d'éléments.

Si je regarde, s'agissant de Gattières, les résultats du second tour des élections présidentielles :

- François Hollande            34 %
- Nicolas Sarkozy            66 %

Je crois que monsieur Testi, maire de Gattières, est cosignataire de votre lettre ouverte.

S'agissant maintenant du premier tour de ces élections, madame la représentante d'Europe Écologie les Verts, madame Joly a recueilli 2,64 % ; monsieur Mélenchon, pour le Front de gauche, 10,74 %.

Je continue. Je m'excuse mais je pense que c'est intéressant.

Le Broc, second tour des élections présidentielles :

- François Hollande            46,14 %
- Nicolas Sarkozy            53,86 %

Premier tour :

- Eva Joly                            2,91 %

En l'occurrence, au Broc, je crois que c'est 24 voix ; c'est peut-être ceux qui avaient manifesté quand nous discutons du projet de territoire, mais cela fait 24.

S'agissant du Front de gauche, beaucoup plus important : 16,73 %.

**M. PIEL.**- Ils n'étaient pas tous à la manifestation.

**M. TORDO.**- Probablement, mais ceux qui ont voté pour non plus.

S'agissant maintenant des élections législatives, canton de Carros second tour :

- Charles-Ange Ginésy        53 %
- André Aschieri            46 %

André Aschieri dont on peut considérer qu'il est une personnalité importante d'Europe Écologie les Verts : 46 %. C'est certes bien plus que madame Joly, mais

c'est quand même toujours un vote qui n'est pas majoritaire, vous en conviendrez avec moi.

Je continue. Élections législatives, deuxième circonscription, je l'ai indiqué, je vais passer sur ces éléments. Cinquième circonscription, second tour, là aussi c'est intéressant :

- Christian Estrosi            63 %
- Paul Cuturello            36 %

Ce qui est encore plus intéressant c'est le premier tour, à la fois dans la deuxième et la cinquième. Dans la deuxième circonscription, la représentante du Front de gauche, Frédérique Cattaert 2,39 % et André Aschieri, 16 %.

Cinquième circonscription, premier tour, madame Gaziello Front de gauche qui, vous serez d'accord avec moi, a clairement indiqué que sa campagne se situait contre l'existence en tant que telle de l'Éco-Vallée : 3,94 % des suffrages exprimés.

Brigitte Ballouard pour les écologistes, 1,5 % et, puisqu'il y avait deux candidats, Axel Hvidsten 0,68 %.

Voilà. Simplement, et je vous avoue que je regrette un petit peu que nous fassions de cette enceinte un élément politicien, mais il me paraissait important, puisque vous avez souhaité que nous remettions à plat ce projet, de mettre en perspective ce que démocratiquement vous représentez, avant de pouvoir vous répondre favorablement. Vous admettez avec moi qu'il n'est pas illogique que nous ne répondions pas aujourd'hui favorablement à votre demande compte tenu de la place que vous représentez aujourd'hui dans les élections qui se sont démocratiquement déroulées.

Voilà pourquoi, en résumé, je n'ai pas voulu accéder à votre demande de renvoi et de remise à plat, et nous allons donc passer à l'ordre du jour qui vous a été communiqué, à moins que quelqu'un ait à intervenir, ce qui je pense est le cas.

Mademoiselle Jaeger, je vous écoute.

**Mme JAEGER**.- Je vous remercie, Monsieur le Président.

Je ne comprends pas très bien cet exercice d'analyse des chiffres politiques qui pour moi n'est pas le sujet. Je rappelle simplement la position des écologistes sur l'Éco-Vallée. Nous ne sommes absolument pas contre un projet d'aménagement de ce territoire, du moins de management de ce territoire, nous sommes contre les dérives d'une Éco-Vallée du fait que l'EPA ne répond pas, selon notre analyse, aux objectifs durables et aux politiques du Grenelle dont il devrait être l'exemple et l'illustration parfaite. Cela permet d'expliquer un vote contre le projet de territoire et surtout le protocole financier d'ailleurs, puisque le protocole financier réduisait le projet de territoire à quatre opérations d'aménagement, alors que dans le projet de territoire il y avait bien d'autres objectifs affichés.

Je crois que, plutôt que l'analyse du premier ou du second tour des élections, ce qui serait vraiment intéressant c'est ce que nous proposons les uns et les autres depuis un petit moment déjà, c'est d'avoir une réelle consultation, un réel débat public sur ce projet de territoire ; je crois que c'est là, dans le cadre d'un débat public sur le projet de territoire - et pas savoir si l'on n'aime ou pas madame Eva Joly - que l'on pourrait savoir si les gens adhèrent ; d'ailleurs je ne suis même pas sûre que la question soit : adhérez-vous ou pas, c'est plutôt quelles sont vos propositions pour un projet de territoire.

Je voulais rectifier un peu les choses. J'espère que cette consultation pourra peut-être faire partie des nouvelles directives de l'État. Malgré le score, je vous l'accorde, pas très glorieux de madame Joly, nous avons quand même une ministre écologiste qui s'appelle Cécile Duflot et qui est ministre du Territoire et du Logement, dont je crois qu'elle a la tutelle des OIN. J'espère donc, et j'ai entamé un dialogue constructif avec elle, que justement nous pourrions revoir ensemble ce projet de territoire pour répondre parfaitement aux objectifs de l'Éco-Vallée.

**M. TORDO**.- Monsieur Piel.

**M. PIEL**.- Tout d'abord, je vous remercie de ne pas avoir salué l'action du préfet, au moment de son départ, au nom de l'unanimité des membres du conseil d'administration, parce que ce n'est pas unanime.

Par ailleurs, évidemment le préfet n'est pas membre du conseil d'administration, mais compte tenu de ses interventions, en particulier dans une séance où il nous avait pris à partie dans notre vote, en tout cas tel qu'il l'imaginait au niveau de la séance du conseil régional qui suivait, j'avais cru comprendre qu'il y était quand même très engagé et, comment dire... la nature a horreur du vide. Mais la séance a lieu, je suis là, madame Jaeger est là, j'ai entendu vos réflexions, y compris l'analyse politique très fine des élections, je pense que c'est à partir de ce genre d'analyse que l'ancien président de la République a perdu, je pense que vous allez persévérer dans cette attitude, je le vois et j'en suis très satisfait.

Il y avait une autre partie dans notre courrier qui était l'état, si j'ose dire, du personnel. Je souhaite qu'en questions diverses vous nous fassiez le bilan de cet état, où l'on en est, les instances qui sont en cours, etc.

Je trouve quand même assez aberrant que la presse fasse la relation de cette situation alors que les membres du conseil d'administration - Patrick Allemand vous avait posé la question au dernier conseil d'administration - ne sont pas informés. J'espère que vous le ferez de façon consciente et pas en donnant des chiffres d'élections diverses et variées comme vous venez de le faire.

**M. TORDO**.- Monsieur Piel, je n'ai pas inventé ces chiffres. Je les tiens à votre disposition.

**M. PIEL**.- Tout à fait. Vous avez une bonne lecture de la presse locale.



**M. TORDO.**- Non, ce n'est pas la presse locale, ce sont les résultats du ministère de l'Intérieur.

**M. PIEL.**- On sait très bien que l'élection présidentielle s'est faite sur le thème de l'OIN, c'est clair !

**M. TORDO.**- Non, mais vous serez d'accord avec moi que s'agissant en particulier de madame Gaziello, elle a très clairement dit...

**M. PIEL.**- Là vous êtes en train de reprendre des habitudes du conseil municipal de Nice et de mettre en cause des personnes qui sont absentes.

**M. TORDO.**- Monsieur Piel, je ne vous ai pas interrompu, si vous me permettez, je vous ai écouté patiemment, écoutez-moi aussi.

Simplement, pour revenir à un certain nombre de points qui ont été évoqués, je comprends tout ce que vous nous dites, Mademoiselle Jaeger, il y a un seul point qui me gêne dans ce que vous dites, c'est quand la traduction concrète de ce que vous dites consiste à considérer que ce que nous faisons sur le Grand Arénas n'entre pas dans cette perspective sur le simple argument qu'un train pourrait un jour desservir le MIN alors que, depuis vingt-cinq ans, aucun ne l'a fait.

Que vous exprimiez, au nom d'Europe Écologie les Verts, une opposition au nucléaire, je peux l'entendre parce qu'il y a des éléments rationnels derrière, mais êtes-vous allée vous promener aujourd'hui dans le Grand Arénas ? Voyez-vous ce que c'est ? Voyez-vous que c'est un espace 100 % dallé et imperméabilisé, qui ne permet aucune circulation de l'eau ? Avez-vous pris en compte le fait que dans le projet de maîtrise d'œuvre urbaine du Grand Arénas, nous avons imposé et exigé un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement de l'eau ?

**Mme JAEGER.**- Me suis-je opposée au Grand Arénas ? Non.

**M. TORDO.**- Vous vous êtes exprimée là-dessus.

**Mme JAEGER.**- Je parle globalement.

**M. TORDO.**- Je ne comprends pas et j'en déduis que, malheureusement, ces positions sont plus d'ordre politique que véritablement dans le sens de l'intérêt général.

S'agissant du protocole de partenariat, vous dites regretter qu'il n'y ait que quatre projets ; là je pense qu'il s'agit d'une mauvaise compréhension de ce qu'est le protocole de partenariat et ce qu'est une opération d'aménagement. Une opération d'aménagement, et je pense que monsieur Lemoine pourra vous le confirmer, que ce soit dans le cadre de la Défense ou dans le cadre d'Euroméditerranée, est une opération sur plusieurs dizaines d'années et, obligatoirement, on est amené à la séquencer ; comme je crois Euroméditerranée en est à sa phase 3, j'espère bien qu'à l'issue de cette phase 1 qui comprend les quatre projets qui sont effectivement des projets à fort effet de levier, d'autres projets feront l'objet d'une phase 2 qui

amènera une nouvelle discussion et un nouveau protocole de partenariat à signer entre les différentes collectivités. Le fait que ces quatre projets soient inclus dans le premier protocole de partenariat ne veut pas dire que l'opération va s'arrêter à ces quatre projets, absolument pas.

J'ajoute que, nous l'avons bien dit, parallèlement à ces quatre projets qui sont portés par l'établissement public d'aménagement avec la dimension financière du protocole de partenariat, chacun des maires dans sa commune peut porter des projets dont nous assurons, avec l'EPA et les services de l'État, la cohérence par rapport aux grands principes que nous avons mis en place dans le cadre de l'Éco-Vallée. Je veux faire référence par exemple - nous y reviendrons - au cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction, je fais référence au guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques. Tous les projets portés aujourd'hui par les maires passent par cette grille et se rajoutent aux quatre projets du protocole de partenariat, mais l'opération d'intérêt national ne s'arrêtera pas à ce premier protocole, en tout cas je l'espère bien.

Il y avait probablement une incompréhension dans votre commentaire mais j'espère avoir contribué à la clarifier, en tout cas c'était mon intention.

Dernier élément de réponse, je comprends bien que la manière dont la consultation s'est faite et la manière dont elle a abouti ne vous conviennent pas, mais vouloir faire croire qu'il n'y a eu absolument aucune concertation, que cela s'est fait au sein d'un petit cénacle sans prendre en compte les éléments qui pourraient être apportés par tel ou tel, c'est tout simplement faux et factuellement faux. Que nous n'ayons pas pris en compte certaines recommandations faites par des personnes qui vous sont proches, j'en conviens, mais c'est la loi de la majorité, c'est la loi de l'échange ; certains points que vous avez évoqués n'ont pas été pris en compte, mais beaucoup d'autres l'ont été et sur lesquels nous avons eu confirmation de l'intérêt d'autres acteurs publics de la vie civile qui sont tout aussi importants que ceux que vous représentez.

Dernier élément, s'agissant de la tutelle qui s'exerce sur l'EPA, je n'ai aucun doute sur le fait que la tutelle aura bien entendu son mot à dire pour exprimer les politiques nationales dans le cadre de cette opération d'intérêt national.

Je veux simplement rappeler qu'il s'agit non pas qu'un territoire ou une collectivité impose telle ou telle chose à une autre. J'ai dit lors du dernier conseil d'administration, et Patrick Allemand a eu raison de me reprendre, que l'EPA était producteur de consensus, il m'a repris en disant : « Non, pas consensus mais compromis » et je crois que c'est cela, mais le compromis doit aller dans les deux sens, il ne doit pas être uniquement la prise en compte de tel aspect aux dépens des autres, et c'est ce que nous avons essayé de faire jusqu'à présent. Je veux pour preuve encore une fois, permettez-moi d'insister de nouveau sur ce point parce que c'est important, le fait que ce protocole de partenariat a été voté par la Région grâce aux voix du PS et de l'UMP. Il y a donc quand même une large majorité du

conseil régional qui a voté ce protocole de partenariat. Cela ne s'est donc pas fait dans un coin en l'absence de concertation.

Je crois avoir répondu à votre question.

Sur l'état du personnel, Monsieur Piel, vous avez raison de le rappeler, j'avais bien l'intention de l'aborder, mais je veux d'abord préciser que si je ne l'ai pas abordé jusqu'à présent en conseil d'administration, c'est que la situation ne nous semblait pas de nature à nécessiter une intervention au sein du conseil d'administration.

Vous faites référence certainement à un article qui a été préparé par Mediapart. Très honnêtement et sans parti-pris des logiques politiques, je considère à la vue de cet article, mais ce n'est pas la première fois, que Mediapart n'est pas en vérité un organe de presse, c'est un organe d'action politique. À partir de là, vous pouvez travestir la réalité en prenant simplement, dans ce que les gens disent, ce qui vous intéresse pour faire la démonstration que vous voulez, sans égard du tout à ce qu'est la réalité des choses.

Quelle est la réalité des choses ?

Je vais vous répéter ce que j'ai dit au journaliste qui, malheureusement, n'a pas jugé bon de l'écrire. C'est vrai que les missions de l'EPA ont notablement changé entre sa création en janvier 2009 et aujourd'hui. Pourquoi ? Parce que nous avons été pendant plus de deux ans dans une phase dite d'études : les études de définition. En caricaturant, je disais que pendant cette période, l'EPA a été un organe producteur d'enquêtes, il y avait des analyses, des enquêtes, des études qui étaient faites dans tous les sens et c'était nécessaire. Et puis nous sommes passés à partir de 2011 dans une phase opérationnelle qui nécessitait des ajustements dans les missions des uns et des autres, ce qui a été fait par le prédécesseur de Xavier Hêmeury, Marc Pons de Vincent. Il se trouve que dans le cadre de ces réaménagements de missions, deux personnes ont considéré que cela n'était pas de nature à leur permettre de trouver leur place et leur mission dans le projet qui était proposé, elles ont donc préféré engager une action prud'homale.

Bien entendu, et c'est ce que j'ai dit au journaliste, il n'est pas question ici comme vis-à-vis de pseudo médias, d'évoquer cette procédure prud'homale. Nous verrons, quand elle sera arrivée à terme, quel en sera le résultat et qui aura dit la vérité entre ce qui a été dit au journaliste et qui a été repris avec emphase et maints sous-entendus, et la réalité des choses.

Deuxième élément, et l'on ne s'en est jamais caché, Monsieur Piel, oui l'EPA était en sous-effectif, c'est vrai, et nous avons beaucoup demandé au personnel qui était là. Je peux témoigner du fait que systématiquement et en particulier pendant la deuxième moitié 2011 où nous avons eu à préparer le projet de territoire et le protocole de partenariat, nous avons en effet été exigeants avec les membres du personnel, mais j'ai eu l'occasion de le dire et de les remercier pour le travail qu'ils ont effectué et qu'ils continuent à effectuer. C'était un moment difficile, ils l'ont fait de la manière la plus efficace possible puisqu'elle s'est traduite à la fois par le vote du projet de territoire et par le vote du protocole de partenariat et, ayant pris la

dimension de cette situation compte tenu des obligations formelles que nous avons par rapport aux personnes qui nous avaient quittés et avaient engagé des actions prud'homales, nous avons pris les actions pour remettre le niveau de ressources nécessaire à l'EPA tel qu'il doit être, et c'est le cas aujourd'hui.

Je veux simplement demander à notre directeur général Xavier Hêmeury de nous faire l'état de ce qu'il en est et vous verrez que la situation est tout à fait normale.

En conclusion, contrairement à ce qui a été écrit par Mediapart, la situation n'est pas cataclysmique ; elle l'est pour les personnes qui n'ont pas accepté que dans une organisation de 20 personnes à peu près, quand on change de missions, il faille éventuellement ajuster les leurs ; elles ne l'ont pas accepté, elles en ont tiré les conclusions et ont engagé des actions prud'homales ; nous en verrons le résultat. Tout ce que je peux dire aujourd'hui, Monsieur Piel, c'est que le personnel de l'EPA n'est pas dans la situation cataclysmique décrite par ce média, il fait son travail de la manière la plus efficace possible compte tenu des objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés et qui trouvent aujourd'hui leur traduction dans l'ordre du jour qui vous a été soumis.

**M. HEMEURY.**- Arrivant le 2 avril dernier avec peu d'informations préalables, j'ai pu constater que se trouvait à l'EPA une équipe qui fonctionnait, qui travaillait, qui produisait et faisait avancer les dossiers dont elle avait la charge. Certes il y a les quatre grandes opérations, mais il y a toutes les autres missions liées au projet de territoire qui se voient moins et qui sont cependant parfaitement assumées pour autant que l'on ait la disponibilité, parfois en effet on prend un petit peu de retard ou l'on ne répond pas à certaines communes, mais on essaie de se rattraper.

Le constat quand je suis arrivé était qu'il y avait en effet des personnes arrêtées pour congé maladie, principalement trois : les deux premières correspondent à la situation décrite par monsieur le président, c'est-à-dire qu'en effet, au moment où se met en place une réorganisation fondée sur un audit du Conseil général de l'environnement et du développement durable - Marc Pons de Vincent a pris connaissance de cet audit et a mis en œuvre les recommandations qui y étaient inscrites - une personne a considéré que c'était un changement profond dans ses missions, une perte de prérogatives, et il y a eu une espèce de rupture ; c'est le premier cas : arrêt maladie, prud'hommes, licenciement et audience des prud'hommes prévue à l'automne ; on attendra.

La deuxième personne, qui s'est arrêtée en janvier, était en négociation avec la direction de l'EPA qui voulait faire évoluer ses missions et les revaloriser. Au 1<sup>er</sup> juin 2011 quand tout allait bien, elle a pris à 50 % la gestion des marchés, elle a basculé, le projet étant qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2012 elle s'occupe entièrement des marchés qui est pour l'EPA une mission extrêmement importante ; elle y était favorable, son contrat a été revalorisé financièrement et, au moment de signer cet avenant, pour des raisons que j'ignore historiquement, il y a eu ce clash. L'EPA n'a rien engagé à l'encontre de ce salarié, c'est purement de son fait. On attendra aussi les prud'hommes.

Pour le reste, les arrêts correspondent à des arrêts physiques, c'est-à-dire une opération de l'épaule ou des choses comme cela ; un arrêt aussi de longue durée qui n'est pas lié aux conditions de fonctionnement de l'EPA mais qui relève d'autres causes, d'autres critères.

La conséquence directe est que, dans le cadre où l'effectif est contraint, les salariés en arrêt sont comptés à l'effectif autorisé, il manque donc une force de travail et il y a eu des lacunes dans la production au mauvais moment.

Depuis cette date, des recrutements ont été opérés ; pour quelqu'un qui est en congé maladie, la législation impose que l'on recrute en contrat à durée déterminée pour les mêmes fonctions, on n'a pas d'autre choix, c'est ce que nous avons fait par rapport au suivi des marchés. S'agissant du poste qui s'est libéré à la suite du licenciement, nous sommes en cours de recrutement, une personne a été retenue, elle arrivera à la fin de l'été ou en septembre. Nous avons recruté aussi un poste nouveau autour de ce que l'on appelle les projets immobiliers, c'est-à-dire l'ajustement des travaux ou des opérations que l'EPA porte et qui engendrent une offre ; pour s'assurer que celle-ci est adaptée à la demande, nous avons un intérêt à ce que nos produits soient commercialisés, il nous faut donc quelqu'un qui connaisse de manière professionnelle l'état de la demande et du marché pour être sûr que l'on n'est pas dans l'utopie ou dans le virtuel et qu'il y a une bonne adéquation de nos produits entre l'offre et la demande.

Je peux vous dire en conclusion qu'à l'heure actuelle le personnel de l'EPA supporte difficilement cette situation de presse qui fait d'un cas particulier une généralité. Cela ne me paraît pas loyal et honnête vis-à-vis du reste de l'EPA.

J'en parle assez facilement parce que, bien sûr je gère les situations, je ne peux pas revenir en arrière, mais j'ai un regard un peu distancié sur cette situation et je peux vous dire que ce que dit Mediapart n'est vraiment pas une description réelle des faits ni de la situation générale au sein de l'EPA.

**M. TORDO.**- Monsieur Lemoine, vous vouliez intervenir ?

**M. LEMOINE.**- Ce que je voulais dire est beaucoup plus léger que tous les sujets que vous venez d'aborder. Je voulais simplement dire à madame Jaeger qui a parlé de cette élue écologiste qui a intégré le gouvernement, madame Duflot, qu'elle était aussi et surtout, dans le cas qui nous occupe, l'autorité de tutelle de l'établissement public. Et dire aussi que madame Duflot n'est pas ministre des Territoires mais de l'Égalité des Territoires et du Logement, ce qui n'est pas forcément la même chose et peut induire un certain nombre d'évolutions.

**M. TORDO.**- Sur ce sujet et pour conclure, Monsieur Piel, et vous rassurer, parce que probablement votre souci ou du moins votre crainte est que nous ne trahissions pas les personnels comme nous le devrions, nous sommes extrêmement attachés et moi-même je suis extrêmement attaché à ce que nous ayons des personnes qui soient engagées, qui soient prêtes à contribuer efficacement aux missions qui nous ont été confiées et, pour cela, nous devons être attentifs à leur situation ; si cela peut paraître, à travers cet article, ne pas avoir été le cas, c'est le résultat, comme

l'a dit Xavier Hémeury, de situations personnelles et non pas d'une situation d'ensemble, parce que si tel avait été le cas, elle aurait été résolue rapidement.

Après ce long préambule, je vous propose de passer à l'ordre du jour qui vous a été communiqué.

## **1. Approbation du procès-verbal du conseil d'administration du 26 mars 2012**

**M. TORDO.**- Y a-t-il des commentaires ?

*Aucune observation n'étant formulée, le conseil d'administration, à l'unanimité, approuve le procès-verbal de la séance du 26 mars 2012.*

## **2. Nice Méridia**

**M. TORDO.**- Ce point comprend trois « sous points » :

- le point d'étape sur le projet présenté par Christian Devillers à qui je vais donner la parole
- les modalités de la concertation, point qui fera l'objet d'une délibération
- la proposition de passage à la phase impulsion prévue par la convention d'intervention foncière sur les ZAD définitives pour le périmètre de Nice Méridia (avis favorable obtenu à l'unanimité à l'issue du comité foncier du 22 mai) qui fera aussi l'objet d'une délibération.

Monsieur Devillers, je vous donne la parole.

### **2.1 Point d'étape sur le projet présenté par Christian Devillers**

**M. DEVILLERS.**- Merci Monsieur le Président.

*[Présentation visuelle]*

Je vais vous présenter l'état d'avancement du projet ; vous verrez qu'il avance. Je vous en rappelle rapidement les orientations et les objectifs :

- permettre à la métropole Nice Côte d'Azur de constituer un pôle de recherche et de développement de premier ordre ;
- constituer une offre d'accueil innovante et attractive en milieu urbain pour les fonctions technopolitaines ; c'est une technopole urbaine, contrairement par exemple à Sophia-Antipolis qui avait cette ambition mais qui n'est pas devenue une technopole urbaine ;

- articuler le projet urbain dans l'Éco-Vallée avec d'autres aménagements comme la plaine des sports, le grand parc dont on parlera tout à l'heure, et en recréant une continuité entre tous les quartiers de l'Éco-Vallée qui, comme vous le savez, sont très différents : les Moulins en cours de PRU, le Grand Arénas, bien évidemment la ville de Nice et, au nord, le Stadium ;
- s'intégrer dans l'équilibre financier défini par le protocole partenarial.

Ce grand projet s'inscrit dans un périmètre de réflexion de 200 hectares avec les opérations que je viens de citer. Il est au centre et il en est la centralité (sans jeu de mots) sur 26 hectares. Ces 26 hectares aujourd'hui sont complètement artificialisés ; il reste deux tunnels de tomates, mais à côté de cela il y a déjà de nombreux bâtiments qui fonctionnent avec par exemple Nice-Matin, le nouveau commissariat, des bureaux, etc.

Comme une grande partie du sud de la plaine du Var, ce territoire est au fond un peu aujourd'hui l'arrière-cour de Nice, il est mal occupé, avec des casses autos, des parkings, la friche juste à côté de Nice-Matin, déjà devenue un parking d'ailleurs. Il s'agit maintenant de requalifier ce territoire, notamment sur le plan de ses qualités environnementales, un territoire qui a dérivé vers cette déqualification.

Le périmètre de réflexion va du nord au sud, avec le projet du Stadium et de l'éco-quartier situé à côté ; ensuite nous trouvons un grand espace de 50 hectares qui correspond à la directive territoriale d'aménagement, un périmètre complètement protégé d'urbanisation dans lequel on trouve déjà les pépinières municipales, le centre équestre, un peu - très peu d'ailleurs - d'agriculture réellement subsistante, et il s'agit là de reconstruire un milieu agro-naturel lié à la proximité urbaine.

Ensuite quand on descend plus au sud, on a une zone qui est déjà assez urbanisée au nord de Méridia ; et puis le long du Var, le parc des sports, il s'agit d'un ensemble sportif de haut niveau qui n'est accessible qu'à un certain public bien sûr, et le long de ce parc sportif nous aurons un parc linéaire qui est assez important et qui permettra de relier à pied ou en vélo, dans des conditions agréables, le nord de l'aménagement et l'espace devant Nikaïa.

Cette carte me permet d'insister sur la vocation de Méridia qui n'est pas une ZAC fermée sur elle-même, une sorte de ville nouvelle séparée du reste de son environnement mais, bien au contraire, c'est quelque chose de central qui est fortement articulée avec ce qui vient au nord et ce qui vient au sud. Notamment c'est un quartier qui va d'ailleurs contenir 20 % de logements sociaux, 20 % de logements en accession aidée et 60 % de logements en accession libre, en tout 2 200 logements environ et 4 000 emplois ; donc quelque chose qui va fédérer les espaces autour et contribuer à la diversité sociale et à la réintégration du quartier des Moulins qui précédemment était un peu enclavé en bout de ville ; il ne le sera plus.

C'est d'abord un projet d'espaces publics. Il y a une grande évidence dans ce territoire : c'est la structure même de la plaine du Var. Elle est traversée, comme c'est souvent le cas, par des infrastructures : il y a le Var, il y a l'autoroute, puis il y

a la route de Grenoble, c'est une voie importante d'entrée dans Nice et l'objectif est de la pacifier, de la civiliser, de la transformer en avenue urbaine avec des passages protégés, des feux rouges ; elle gardera un trafic dit lourd, mais moins important par exemple que la promenade des Anglais. C'est quelque chose qui peut devenir une véritable avenue urbaine.

L'autre avenue est le boulevard Slama prolongé par la voie de 40 mètres. C'est une voie beaucoup plus calme qui aura peut-être des pics de circulation quand il y aura des grands événements au stade, mais qui en règle générale sera plutôt une voie structurante de quartier, avec dans l'avenir un TCSP, on espère le plus vite possible un tramway pour desservir ce quartier après avoir traversé les Moulins et le relier au pôle multimodal.

Dans l'autre sens, on propose d'installer des corridors verts qui auront un rôle dans la continuité écologique entre des milieux différents, d'une part les coteaux, d'autre part la plaine du Var, la plaine alluviale, malgré le franchissement de coupures importantes. Ces corridors ont un rôle biologique à jouer, mais aussi un rôle paysager. Depuis ces corridors, on verra les deux côtés de la plaine, c'est-à-dire les coteaux, et l'on aura ainsi une perception du paysage global au cœur même de l'opération. Nous en voyons trois sur cette présentation : le parc de l'université, le cours du Docteur Robini et la traverse Sainte-Marguerite. Vous verrez qu'ils auront des usages assez différents les uns des autres, mais ce qui les caractérise c'est précisément la continuité avec les coteaux à l'est et, à l'ouest, ce parc longitudinal dont je parlais tout à l'heure, ce parc linéaire qui va séparer le parc des sports des îlots qui seront construits le long de la route de Grenoble.

Quant à la salle Nikaïa qui aujourd'hui est un peu dans le vide, elle sera désormais, avec son parvis au fond, presque en cœur de quartier.

Je vous présente un plan indicatif qui bien sûr pourra évoluer dans le temps, avec une perspective représentant des bâtiments qui sont pour l'instant un peu comme des morceaux de sucre dans une maquette, c'est-à-dire qu'ils ne montrent pas l'architecture qu'ils auront *in fine*, bien sûr, puisqu'il y aura des concours, des architectes travailleront et feront des projets ; cela donne une idée assez juste en revanche des espaces publics, mais les bâtiments eux-mêmes sont destinés à évoluer. Les espaces publics font une grande place aux espaces verts.

Dans ce quartier dont on a vu qu'il est à l'heure actuelle pratiquement en friche ou artificialisé, il y aura environ 40 % de la surface correspondant à des espaces publics, dont ces parcs, environ 20 % de la surface correspondant à des espaces non bâtis à l'intérieur des îlots et environ 40 % de la surface occupée par des immeubles. Nous aurons donc une majorité d'espaces non bâtis malgré le fait qu'il s'agit d'un quartier dense et intense, et c'est une condition essentielle pour réaliser ces objectifs écologiques et en particulier la réduction des mobilités, la lutte contre l'étalement urbain et la réalisation d'une ville de proximité, c'est-à-dire d'un quartier de ville dans lequel les habitants pourront disposer, à moins de cinq à dix minutes de chez eux à pied, des principaux services quotidiens.



Au cœur de ce quartier on prévoit de réaliser la place ou le cours Méridia, le centre du quartier avec des commerces tout autour. Je vous montre quelques coupes et quelques images des différents espaces.

La route de Grenoble : on va conserver l'essentiel des chaussées, la contre-allée, on va replanter les alignements d'arbres, on va créer un grand trottoir, la contre-allée servira à desservir les concessionnaires qui seront relogés en rez-de-chaussée des immeubles. Beaucoup de concessionnaires autos sont candidats au « relogement » si j'ose dire, mais en s'étalant moins sur le territoire et en améliorant la présentation de leurs modèles. Nous souhaitons donner à la future avenue de Grenoble une ambiance véritablement urbaine, c'est-à-dire passer d'une ambiance de route d'entrée de ville avec tout ce que cela signifie, à une ambiance d'avenue de centre-ville.

La voie des 40 mètres, le boulevard Slama avec le TCSP en partie centrale, des voitures circulant de part et d'autre et là aussi un fort couvert végétal.

#### *Des espaces publics à forte identité*

La ville des courtes distances : à partir de la place Méridia, dans un rayon de 500 mètres, c'est-à-dire cinq à dix minutes à pied suivant les personnes, on peut trouver tout ce dont on a besoin, c'est-à-dire les commerces quotidiens, évidemment les écoles, les crèches, etc., divers équipements de proximité, publics ou privés, peut-être un emploi, même si ce n'est pas évident, mais aussi un accès rapide à la nature et au sport par l'intermédiaire de ces corridors verts, et puis un accès rapide également à un transport en commun important puisqu'il s'agit de terme d'un tramway permettant d'être en vingt minutes au centre de Nice.

Il ne s'agit donc pas d'un quartier indépendant, autosuffisant et fermé sur lui-même, pas du tout, mais il s'agit d'un quartier qui précisément est très bien relié au reste de la métropole, très bien relié aux quartiers qui l'entourent et qui permet aux personnes qui l'habitent de ne pas utiliser leur voiture pour aller faire les courses quotidiennes ou emmener les enfants à l'école par exemple, ce qui est la condition générale des habitants de la périphérie.

Cette réduction des mobilités quotidiennes est très importante, elle compte de façon assez importante dans la masse des mobilités. Il faut savoir que les mobilités en termes d'émission de gaz à effet de serre représentent environ un tiers des émissions urbaines. Les émissions urbaines représentent 70 % du total, à l'intérieure desquelles on trouve en gros un tiers de mobilité, un tiers de consommation et un tiers d'énergie grise, c'est-à-dire l'énergie nécessaire à produire les matériaux de construction.

On souhaite également avoir une gestion de l'eau exemplaire avec d'abord une requalification, une restauration de quelque chose qui est très ancré dans l'histoire de la plaine du Var : le canal des Arrosants, le canal d'amenée de l'eau qui irrigue, qui a une prise d'eau au nord et qui existe encore plus ou moins mais qui est très menacé de disparition ; on aimerait l'amener jusqu'au parc de l'université par la

rue du canal d'amenée pour irriguer nos espaces verts ; ensuite il rentrerait dans le cadre existant des eaux pluviales.

### *La gestion de l'eau*

Les eaux pluviales sont violentes et de courte durée en climat méditerranéen. Elles peuvent être très violentes, dans des pluies centennales par exemple. Les pluies habituelles non exceptionnelles seront gérées par de la rétention à la parcelle et les pluies de grande importance pourront être gérées précisément dans les trois corridors verts qui sont des espaces verts ou des espaces publics légèrement décaissés d'environ 50 centimètres ou un petit peu plus, ou un peu moins suivant les cas, ce qui permet de stocker un événement pluvial très important. Bien sûr cela s'écoule progressivement, il n'y a plus rien en une demi-journée ; cela ne représente donc pas une stagnation d'eau permanente et en même temps cela permet d'éviter d'avoir des bassins d'orages qui sont des ouvrages en général assez peu agréables à regarder parce qu'ils sont vides.

Cette technique de gestion de l'eau pluviale n'est pas très originale, c'est quelque chose que nous faisons aujourd'hui dans la plupart des éco-quartiers ou écocités que nous faisons.

### *Le parc de l'université*

Nous avons l'exemple du parc de l'université, avec un décaissé qui permet de stocker l'eau en cas d'épisode pluvial important. On a une voie de circulation à faible trafic le long de bâtiments destinés dans notre esprit à être ceux de l'université et un espace vert très planté mais ouvert au public. On souhaite en particulier que cet espace devant l'université ne soit pas composé de pelouses interdites aux étudiants ou aux habitants mais bien au contraire des espaces accueillants où l'on peut s'asseoir, lire, manger un sandwich, se promener, jouer aux boules, que sais-je encore, tout en bénéficiant d'un cadre vert agréable et surtout de grands arbres ; en l'occurrence cela prendra quelques années à prendre tournure, mais il faut bien commencer un jour à planter des arbres et vous avez compris que dans notre stratégie de contrôle climatique, les arbres jouent un rôle très important.

On peut le voir dans certaines villes dans le monde, je pense par exemple à Buenos Aires qui est une ville où il peut faire extrêmement chaud l'été et qui est extrêmement agréable parce que toutes les avenues sont couvertes de grands arbres qui assurent un couvert ; on bénéficie ainsi à la fois de l'ombre et de l'évapotranspiration qui rafraîchit le climat.

Cette lutte contre ce que l'on appelle maintenant les « îlots de chaleur », sujet qui émerge de plus en plus à la suite de la canicule et du dérèglement climatique, est un des éléments très importants du confort et de l'ambiance du quartier.

Le deuxième espace vert est le cours Robini : il y a là aussi une petite voie d'accès à faible circulation, un espace qui sera traité autrement, c'est-à-dire avec peut-être

des aménagements verts plus libres, des espèces d'îlots dans lesquels on pourra avoir différentes activités.

Enfin la traverse Sainte-Marguerite, qui est la plus au nord, le long du lycée, et qui n'aura pas de voie de circulation, simplement un petit bouclage autour d'un îlot : on imagine qu'elle pourrait être dédiée à des jardins entretenus par la population elle-même sous forme de jardins partagés, de jardins familiaux, d'espaces de jeux, etc. Ce sont des dispositifs qui sont très intéressants et qui ont un très grand succès dans la population urbaine en général qui est évidemment en mal de présence de la nature.

La rue du canal d'amenée avec un petit canal assez discret mais qui manifesterà la présence de l'eau courante.

La place Méridia avec des commerces ou des services de proximité : comme on sait que les commerces ne viennent pas avant les habitants, et pour cause, et qu'il faut donc attendre parfois une dizaine d'années avant d'avoir des commerces pérennes, on souhaite mettre en place un système de portage de ces rez-de-chaussée qui pourront être loués de façon temporaire soit à des associations, soit par exemple à des jeunes entreprises, ou des jeunes start-up, ou des chercheurs ou d'autres activités très intéressantes dans un quartier dédié à l'innovation, parce que justement l'innovation ne commence pas forcément par des grandes firmes mais, souvent, comme on le dit à propos de la Silicon Valley, dans un garage. Il y a donc cette idée de gestion du niveau zéro, du niveau du rez-de-chaussée qui, dans le temps, permettra à la fois d'accueillir des gens de façon transitoire et, à terme, d'avoir des commerces de bonne qualité.

Un petit zoom sur le projet avec la place Méridia, un parcours en boucle qui est favorable au commerce et une petite place devant la station de tramway.

La technopole urbaine, c'est-à-dire le concept fondamental de Méridia, développe les quatre mixités :

- la mixité fonctionnelle
- la mixité morphologique des formes urbaines
- la mixité sociale
- la mixité intergénérationnelle

La mixité sociale : j'en ai parlé rapidement tout à l'heure, c'est évidemment la répartition des types de logements qui va l'assurer.

La mixité intergénérationnelle : on pense qu'elle sera bien assurée par le fait que c'est un quartier où il y aura beaucoup d'étudiants, donc beaucoup de jeunes, et sans doute aussi des personnes âgées sous forme de maisons qui leur seront destinées ou sous forme de population tout simplement.

La mixité fonctionnelle : elle est ici très importante, elle repose sur la cohabitation dans ce quartier de l'université qui sera évidemment l'une des bases fondatrices de ce quartier ; madame la présidente est présente, elle est très intéressée et très

dynamique par rapport à ce projet qui est pour nous une chose extrêmement importante puisqu'au fond c'est cet effort public de l'enseignement et de la recherche, il ne faut pas se le cacher, qui sera le germe permettant ensuite aux entreprises de se fédérer tout autour. Nous avons fait une espèce de diagramme théorique qui montre que de l'université on passe à la cantine numérique ou aux espaces de coworking, aux laboratoires de recherche des entreprises ou des start-up, etc.

Les idées circulent, on pense qu'elles circulent d'autant mieux que l'on est dans un cadre urbain et pas dans un cluster spécialisé et que l'on est à proximité de choses très importantes pour un quartier comme celui-là, comme par exemple des moyens de communication rapides, comme l'aéroport qui est tout près, et vous savez que les chercheurs se déplacent beaucoup, ils ne communiquent pas seulement par internet.

### *L'université se met en scène*

Je vous présente les bâtiments universitaires tels qu'on les imagine, pour l'instant ce ne sont que des principes : il y a tout près le campus de l'apprentissage développé par la CCI, ainsi que l'IMREDD qui s'implanterait au pied de la colline, le long du boulevard Slama. Quand on rentre à l'intérieur du quartier, on va trouver d'autres emplacements universitaires ; il ne s'agit pas du tout de faire des campus fermés mais, bien au contraire, comme cela s'est fait dans le quartier Masséna à Paris, d'avoir véritablement des locaux universitaires et de recherche complètement mélangés à la ville et aux logements.

### *Photographies de la Cantine numérique à Paris, des espaces de travail partagés.*

En cinq ou dix minutes à pied, on va trouver des commerces, l'université, des équipements publics de proximité, et on va être aussi en continuité avec le quartier des Moulins et les quartiers qui se trouvent de l'autre côté.

J'ai parlé tout à l'heure de la stratégie du niveau zéro : on va passer peut-être de local associatif à commerce ou autre chose.

Il est important de considérer que la ville de demain ne peut pas être une ville figée dans ses fonctions. En réalité, on ne sait pas très bien aujourd'hui ce que seront les nouvelles technologies de demain. On sait qu'il y a une demande, cette demande en milieu urbain n'est pas composée de hangars ou de locaux très spécialisés ou éventuellement dangereux, bien évidemment, il s'agit de locaux essentiellement de bureaux et de laboratoires ; la différence entre ces types d'immobilier est assez faible, en général il s'agit à peu près des mêmes bâtiments qui peuvent être adaptés. L'impératif est donc de concevoir des bâtiments flexibles, dont l'usage puisse changer dans le temps pour accueillir précisément l'évolution des pratiques et des types d'occupation.

C'est un quartier dans lequel il y a de grandes ambitions de durabilité. Un diagramme expose les réflexions que nous menons actuellement sur l'énergie. Nous disposons de plusieurs facteurs très intéressants : le photovoltaïque

évidemment dans le climat méditerranéen, mais aussi la possibilité de faire de la cogénération, on dispose aussi d'une ressource en biomasse qui est loin d'être négligeable et surtout de la nappe phréatique du Var qui est très abondante, à température constante, qui n'est quasiment pas exploitée à l'heure actuelle et qui ici ne risque pas de perturber les champs captants voisins dans la mesure où nous sommes en aval ou latéraux par rapport aux champs captants, donc avec très peu de risques d'interférence.

La grande question qui se pose quand on utilise des énergies alternatives produites dans le quartier, qui peuvent à certains moments atteindre même la consommation du quartier (c'est assez important) c'est la répartition et l'utilisation au bon moment de ces énergies.

Vous savez qu'à Nice comme en Bretagne, quand on est dans les extrémités du territoire, on est très sujet à des phénomènes de pointe dans la gestion du réseau de transport de l'électricité. Par conséquent, ces pointes obligent à faire ce que l'on appelle des effacements, c'est-à-dire des écrêtements de la consommation qui permettent de ne pas sur-dimensionner le réseau et d'utiliser l'énergie au bon moment, voire de la stocker dans certaines conditions.

Pour faire cela, il est prévu de développer ce que l'on appelle des *smart grids*, des « grilles intelligentes » qui permettent par exemple de gérer l'utilisation de l'énergie par les différents consommateurs d'énergie ainsi que par les différents producteurs d'énergie au sein d'un quartier. C'est un système de répartition intelligent qui permet l'effacement à certains moments, qui permet à terme à un utilisateur d'acheter directement de l'électricité à un producteur, etc.

Ces *smart grids* existent actuellement en démonstrateur de petites dimensions comme à Issy-les-Moulineaux. Elles sont l'objet de nombreux travaux de recherche et développement dans la région Paca, en particulier à Nice, vous connaissez Nice Grid par exemple, il y a beaucoup d'initiatives, beaucoup d'entreprises y travaillent et sont mobilisées autour de ce projet qui pourra être un démonstrateur à l'échelle urbaine, le premier en France.

Ces *smart grids* pourront également être utilisées pour la gestion de la circulation, la gestion du stationnement par exemple, ou la détection de la pollution et d'autres dispositifs intéressants.

J'ai parlé tout à l'heure de la mobilité ; l'un des éléments essentiels de l'éco-mobilité est la maîtrise du stationnement : si l'on fait trop de stationnement, on risque d'attirer des flux de voitures trop importants. On devra bénéficier à terme d'un bon réseau de transports en commun, ce qui nous autorise par exemple à mutualiser une partie du stationnement. La mutualisation dans des parkings publics, mais pouvant être gérés autrement que par un concessionnaire, permet d'abord de réduire le nombre de places, puisque quand on a par exemple 75 % d'habitants et 25 % de bureaux, on peut économiser près de 25 % du nombre de places de parking. Cela permet aussi de développer des nouvelles mobilités, par exemple les voitures électriques, l'auto-partage, c'est-à-dire des voitures de

location qui d'ailleurs gagnent beaucoup de terrain dans beaucoup de villes où nous travaillons et qui correspondent sans doute à une modèle d'utilisation de l'automobile dans l'avenir.

Pour résumer :

- un travail approfondi sur les énergies renouvelables, c'est un travail en cours ;
- la mutualisation du stationnement ;
- le développement des nouvelles mobilités ;
- une forte présence végétale ;
- l'écoconstruction avec des matériaux peu émetteurs de gaz à effet de serre, mais aussi par exemple une proposition alternative d'assainissement que nous sommes en train de développer dans l'écocité de Rennes, qui permet d'économiser à peu près 50 % de la consommation d'eau potable tout simplement en recyclant les eaux grises, c'est-à-dire les eaux de lavage qui sont épurées pour les mettre dans les toilettes.

Il faut savoir que la consommation d'eau potable c'est 50 % de lavage et 50 % de chasse d'eau ; par conséquent, quand on épure l'eau de lavage et qu'on la remet dans la chasse d'eau, on gagne 50 % d'eau potable.

La méthode de travail, dans ce quartier particulièrement, tient compte de la réalité. Il ne s'agit pas d'un champ de betteraves mais d'un espace plutôt en mauvais état mais qui, malheureusement, appartient à des propriétaires privés qui en général ont des attentes tout à fait élevées en matière de prix du foncier.

Comme il n'est pas possible d'acquérir globalement immédiatement tout ce foncier et de le porter, c'est impossible financièrement, on propose une stratégie d'acquisition progressive, parcelle par parcelle, évidemment en se basant sur un schéma très ferme des espaces publics, mais en acquérant les parcelles au fur et à mesure de leur libération et en réalisant sur ces parcelles des opérations de construction sans être obligé d'acheter la parcelle voisine.

Voilà la stratégie : des parcelles sont acquises, on peut prendre un exemple d'une parcelle pouvant être acquise et sur laquelle on peut réaliser une opération de construction qui ne déborde pas sur les parcelles voisines. Un exemple avec Renault qui occupe un très grand espace à cause de ses parkings et qui pourrait venir se concentrer sur un grand show-room le long de la route de Grenoble, cela permettrait de réaliser la traverse Sainte-Marguerite et un certain nombre d'opérations de logement.

Présentation d'une image possible du phasage avec le campus de l'apprentissage, l'IMREDD, des opérations en cours menées par Icade et, dans un avenir proche, en s'appuyant sur des terrains déjà assez bien maîtrisés par la puissance publique, le développement de la partie centrale de l'éco-quartier au nord puis au sud, et

ensuite les opérations opportunes au fur et à mesure de la libération des parcelles, pour aboutir à un phasage de ce projet.

Merci de votre attention.

**M. TORDO**.- Réactions, questions, commentaires ?

**Mme JAEGER**.- Vous avez évoqué les corridors écologiques ; comme nous n'avons pas de vision globale sur le projet Nice Méridia, je me trompe peut-être mais, par définition, un corridor relie un point d'enjeu écologique à un autre et là, j'ai l'impression qu'en réalité il s'agit de plusieurs « bouts de vert » ; c'est peut-être la carte qui donnait cette impression. Je voulais que vous m'apportiez un éclaircissement sur ce point.

**M. PHILIP**.- Si vous permettez, je vais peut-être apporter une réponse sur la vision globale.

Nous avons étudié les corridors écologiques à l'échelle du territoire global, à deux échelles :

- à l'échelle des plans locaux d'urbanisme (PLU) et, à ce jour, les PLU qui sont approuvés, que ce soit à Nice, à Saint-Laurent-du-Var ou dans les communes limitrophes, intègrent ces corridors écologiques qui sont inscrits dans les documents d'urbanisme ;
- à l'échelle du schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui est beaucoup plus global : il se trouve que nous avons la chance dans notre métropole d'avoir un périmètre de SCOT qui correspond à peu près au périmètre de la métropole ; il y a là aussi une grande cohérence.

Ce travail sur les corridors écologiques est aussi fait à cette échelle-là. Ce qui est repris dans la déclinaison des projets comme celui de Nice Méridia, par exemple, est une déclinaison, à l'échelle de la parcelle, de ces corridors écologiques.

**M. DEVILLERS**.- Si vous permettez, un petit complément de réponse.

On voit sur la carte [*« Réconcilier la ville et la nature »*] que les traverses vertes, ce que l'on a appelé nos corridors en effet, relie en général le bas des vallons et la partie le long du Var. Évidemment il ne faut pas se cacher qu'il y a des obstacles : il y a l'autoroute, on peut difficilement la bouger et difficilement la traverser, il y a des points de passage possibles mais pas partout, il y a la route de Grenoble qui est difficile à traverser et il y a le boulevard Slama. Cela dit, il faut penser que pour certaines espèces végétales, ce type de continuité par la pollinisation, etc. n'est pas du tout inutile, il est assez intéressant ; c'est moins facile pour les animaux par exemple, parce qu'ils ne savent pas franchir des routes, sauf quand on aménage des passages. Et puis également du nord au sud, on a une continuité verte assez importante qui permettra des mobilités dans l'autre sens.

Il faut se rappeler que l'on est dans un milieu déjà occupé, on ne peut pas en faire table rase, on ne peut pas s'abstraire de l'existence de voies de communication. Ce schéma n'est peut-être pas parfait, contrairement à ce que l'on fait dans d'autres écocités où l'on a la chance d'être dans un territoire non bâti et où l'on fait vraiment une continuité complète des milieux naturels d'intérêt écologique ; là on fait ce que l'on peut compte tenu de la réalité, mais je pense que l'on va améliorer sensiblement cette réalité.

**M. TORDO.**- D'autres questions ou commentaires ?

Je vais peut-être, pour terminer sur ce premier point, donner un éclairage sur ce que j'appelle le contenu par rapport au « contenant » que constitue cette composition urbaine.

Le contenu est ce que nous essayons de faire avec l'Université, avec la CCI et avec la Métropole dans le cadre de toute la politique d'innovation à travers le Centre d'accueil des entreprises innovantes. Je veux insister sur le fait que nous menons les deux en parallèle et nous le menons, je pense que vous pourrez le confirmer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, dans un esprit total de dialogue avec l'Université, la chambre de commerce et d'industrie et la Métropole et, comme je suis président de la commission du développement économique, je me parle à moi-même, c'est plus facile ! C'est important parce que le succès de ce que nous voulons faire sur cette technopole urbaine c'est vraiment la possibilité et la nécessité de travailler en totale cohérence entre la composition urbaine telle qu'elle est présentée et le contenu que l'on veut y mettre en activités liées à une forte valeur ajoutée.

Madame la Présidente, je vous donne la parole.

**Mme VIDAL.**- Merci. J'ai regardé avec beaucoup d'attention le projet présenté aujourd'hui. Il est clair que l'université dans sa phase de développement compte absolument investir ces nouveaux territoires, notamment pour tout ce qui va être la création de nouvelles formations et puis aussi peut-être une autre façon de voir l'université non plus comme un endroit à vocation uniquement à former des étudiants pour un doctorat, mais à prendre beaucoup plus en compte l'insertion professionnelle. Notamment ce que nous comptons développer à proximité des entreprises c'est tout ce qui sera autour de l'apprentissage d'une part, ainsi que des DUT et des formations d'ingénieurs d'autre part, en ciblant dans un premier temps quelques domaines, puisque je crois qu'il faut le prévoir en plusieurs phases : court terme, moyen terme et long terme ; les premières réflexions qui sont en cours portent sur des formations autour du bâtiment, de l'eau et du génie civil, avec ensuite une montée en puissance en termes d'offre de formation de l'université.

La deuxième chose qui nous intéresse est de développer des laboratoires de recherche en ingénierie, je crois que c'est aussi une demande des entreprises d'une façon générale et, dans ce contexte, nous souhaiterions développer des plates-formes technologiques à usage mixte, des plates-formes sur lesquelles, d'une part, des étudiants, ingénieurs ou masters, pourraient effectuer leur stage, et où d'autre



part, les entreprises pourraient leur confier des sujets de stage à réaliser. C'est aussi quelque chose qui nous paraît important.

De ce point de vue, l'idée de ne pas cloisonner d'une part un campus universitaire, d'autre part les entreprises, mais d'avoir des lieux où finalement en allant prendre un café on peut rencontrer son futur tuteur de stage, nous paraît quelque chose de tout à fait adapté à cette nouvelle mission d'insertion professionnelle qui est celle de l'université. Et puis bien sûr, puisqu'on fait de l'apprentissage à l'université mais pas seulement à l'université, nous travaillons sur ce projet avec la CCI et le campus de l'apprentissage.

**M. KLEYNHOFF.**- Un petit mot. Je pense que ce que nous a présenté monsieur Devillers est une vision du siècle futur, celui que l'on est en train de construire aujourd'hui, et c'est vrai qu'on a besoin de s'appuyer sur l'université pour former des jeunes qui seront demain dans nos entreprises, on a besoin de s'appuyer sur les chercheurs et sur les laboratoires pour imaginer les entreprises de demain, parce qu'on ne les connaît pas forcément encore, et puis on a besoin - nous nous intéressons beaucoup à l'apprentissage - d'accompagner l'université dans la formation de nos jeunes qui vivront ici, parce qu'on a parlé de quatre types de mixité mais on va y rajouter la mixité économique et un peu de culture et on arrivera à faire la ville du XXI<sup>e</sup> siècle que les autres nous envieront, et nous servirons de laboratoire, nous retrouverons notre vocation d'opération intérêt nationale dont nous serons très bientôt, je l'espère, démonstrateur national.

**M. TORDO.**- Merci. S'il n'y a plus d'autre intervention, nous remercions monsieur Devillers pour sa présentation.

Nous passons au deuxième point de l'ordre du jour qui concerne les modalités de la concertation. Monsieur le Directeur général, je vous laisse la parole.

*M. Devillers quitte la séance à 15 h 55*

## **2.2 Modalités de la concertation**

**M. HEMEURY.**- Il est proposé en délibération le lancement de la phase de concertation publique autour du projet qui vient d'être présenté et largement décrit et dont je ne vous ferai pas l'injure de rappeler les objectifs.

Il y a déjà eu un vote au conseil d'administration en décembre 2011 pour déclencher les phases préalables. Maintenant, sur la base de ce projet, et sachant que la ville de Nice a déjà délibéré favorablement sur ce point, nous allons lancer une procédure de concertation formelle, processus que vous connaissez tous très bien. Les modalités proposées sont les suivantes :

- une plaquette de présentation
- une ou des expositions sur des panneaux
- des registres ouverts pour recueillir les observations du public

- l'organisation de réunions publiques
- la diffusion d'informations par voie de presse, y compris sur les bulletins de la ville de Nice ou les sites internet de la métropole ou de la ville
- toute réunion ou initiative complémentaire à destination soit d'un public large, soit d'un public ciblé, de façon à recueillir le maximum d'avis sur le projet

Les objectifs en termes de calendrier seront donc, une fois cette affaire délibérée aujourd'hui, de lancer une concertation publique d'un mois en octobre et de pouvoir vous présenter le bilan de cette concertation publique formelle pour le conseil d'administration de fin d'année.

**M. TORDO**.- Des questions ?

**M. PIEL**.- Simplement une explication de vote.

J'aurais bien voté cette présentation, on voit en effet qu'il y a des choses très intéressantes, simplement il apparaît dans la présentation le fait qu'il n'y ait que 20 % de logements sociaux ; c'est un chiffre qui aujourd'hui nous rapporte à la loi SRU, mais de fait dans notre département, si l'on veut respecter la loi SRU, il faut plus de 20 % dans toutes les opérations que l'on mène.

Voilà simplement pourquoi je ne voterai pas ce lancement de la concertation qui de toute façon se fera, mais je voulais marquer ce désaccord. D'autant plus qu'il ne vous a pas échappé que le pourcentage lié à la loi SRU va changer.

*[Exclamation de Mme Estrosi-Sassone]*

**M. PIEL**.- J'ai entendu une exclamation à droite...

**Mme ESTROSI-SASSONE**.- Oui, vous avez bien entendu.

**M. PIEL**.- J'ai bien entendu, cette exclamation à droite est très reconnaissable. C'est très intéressant, cela fera partie d'ailleurs de la concertation et peut-être aurons-nous à ce moment-là un nouveau pourcentage de logements sociaux.

**M. TORDO**.- Sachant qu'il ne vous a pas non plus échappé qu'il y a aussi 20 % de logements en accession aidée. Mais nous n'allons pas faire un débat que nous aurons dans d'autres instances.

Y a-t-il d'autres commentaires, d'autres questions ? *[Pas d'intervention]*

Je vous propose donc de passer au vote sur cette délibération.

*Le conseil d'administration, à la majorité (opposition de M. Piel) adopte les modalités de la concertation sur le projet Nice Méridia.*

### **2.3 Proposition de passage à la phase impulsion prévue par la convention d'intervention foncière sur les ZAD définitives pour le périmètre de Nice Méridia (avis favorable obtenu à l'unanimité à l'issue du comité foncier du 22 mai)**

**M. TORDO.**- Peut-être faut-il expliquer ce que veut dire « phase d'impulsion », Monsieur le Directeur général.

**M. HEMEURY.**- C'est le principal objet, c'est dans la droite ligne de ce qui vient d'être dit : nous sommes dans un périmètre de ZAD avec une surveillance sur les transactions foncières, il y a eu une première ZAD très générale, puis des ZAD plus particulières. Nous avons très peu de déclarations d'intention d'aliéner, l'effet ZAD a bien été constaté, cela a freiné les transactions et donc les mouvements.

Nous sommes en convention avec l'établissement public foncier Paca qui nous sert d'intermédiaire pour acquérir le foncier avant de nous le transmettre pour qu'on le transforme et qu'on le rétrocède. Simplement, le règlement n'autorise l'établissement public foncier pour l'instant à n'intervenir que sur des déclarations d'aliéner et, à partir du moment où le projet Nice Méridia est suffisamment dessiné, on peut confier à l'EPF la mission d'aller chercher les propriétaires pour négocier à l'amiable. C'est ce que l'on appelle déclencher la phase d'impulsion.

Après le comité foncier qui s'est tenu le 22 mai, qui a délibéré à l'unanimité, il est proposé au conseil d'administration de confirmer cette orientation, de prendre acte de l'étude présentée par le groupement Devillers, c'est-à-dire que l'on est fondé sur la base d'un projet qui est concret, décrit, et d'autoriser l'EPF à engager au nom de l'EPA des contacts et des constatations avec des propriétaires fonciers pour acquérir le maximum de foncier à l'amiable dans un premier temps. Sachant qu'ultérieurement la zone Nice Méridia fera l'objet d'une ZAC qui elle, si elle est conclue favorablement, ouvrira le droit à l'expropriation.

**M. TORDO.**- Je pense que c'est suffisamment clair. Y a-t-il des questions, des interventions ou des commentaires ? *[Pas d'intervention]*

Je vous propose de mettre aux voix cette délibération.

*Le conseil d'administration, à la majorité (opposition de M. Piel, abstention de Mme Jaeger) prend acte de l'étude produite par le groupement Devillers sur le secteur de Nice Méridia et autorise l'EPF PACA à engager la phase d'impulsion prévue par la convention d'intervention foncière sur le secteur de Nice Méridia.*

### **3. Pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport**

**M. TORDO.**- Ce point 3 comporte le point d'étape sur le projet et le bilan de la concertation qui fera l'objet d'une délibération.

Je laisse la parole à Olivier Sassi pour le point d'étape sur le projet.

### 3.1 Point d'étape sur le projet

**M. SASSI**.- Merci Monsieur le Président.

Un point d'étape assez rapide sur l'avancée du projet du pôle d'échange multimodal de Nice Saint-Augustin Aéroport.

En matière de procédure, nous avons mené la phase de concertation publique préalable ; nous sommes en train de réaliser l'étude d'impact pour aboutir *in fine* à une enquête publique dans les mois à venir.

Deuxième volet en matière d'études de conception et d'études techniques, nous avons eu la possibilité d'approfondir techniquement les premières esquisses qui avaient été proposées par Josep Lluís Mateo en entrant dans la phase d'avant-projet. Nous avons quasiment terminé la réalisation du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble qui était prescrite par le PPRI « basse vallée du Var » et qui permet d'engager l'opération du pôle d'échange. Les simulations hydrauliques ont été réalisées au niveau technique ; il reste à engager la procédure de validation formelle des résultats de cette étude. En parallèle à cela, nous avons mené toute une étude de circulation générale autour d'un schéma de circulation pour le projet Grand Arénas.

Troisième volet : les apports fonciers, les cessions et les actions ÉcoCité.

Vous vous souvenez que dans le cadre du protocole de partenariat financier, la ville de Nice et la Métropole contribuent à ce partenariat par des apports fonciers. Nous avons engagé avec les services de la Métropole et de la ville de Nice la mise en place de ces apports fonciers à l'établissement public d'aménagement et, en parallèle, ces collectivités ont engagé des procédures pour libérer ces fonciers qui sont parfois occupés.

Sur le pôle d'échange multimodal, nous avons trois actions ÉcoCité qui sont aujourd'hui particulièrement actives :

Les deux premières concernent la réalisation de deux îlots à haute performance énergétique, ce seront les deux premiers îlots réalisés sur ce pôle d'échange et nous travaillons actuellement avec deux énergéticiens qui vont venir bâtir ici la vitrine de leur savoir-faire en matière de performance énergétique en milieu méditerranéen et en situation de fragilité sur le réseau électrique. Ils sont en train de constituer un groupement avec des promoteurs pour nous proposer le projet que l'on souhaite le plus efficace possible et qui nous permettra de déboucher sur la cession des fonciers concernés.

Deuxième action ÉcoCité sur l'espace public innovant, en particulier en matière de lutte contre les îlots de chaleur urbains : nous engageons là un marché subséquent dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre urbaine avec Josep Lluís Mateo. Dans un premier temps, nous allons effectuer une simulation microclimatique à l'échelle du quartier pour voir comment se répartissent les îlots qui seront plus chauds que

les autres en été, le but étant de trouver des solutions innovantes nous permettant de lutter contre la formation de ces îlots de chaleur.

Dernier volet : la coordination des maîtrises d'ouvrage. Vous le savez, beaucoup de maîtres d'ouvrage vont intervenir sur le périmètre du pôle d'échange : l'établissement public en tant qu'aménageur, la métropole Nice Côte d'Azur avec le tramway et la gare routière, RFF sur la partie ferroviaire ; les partenaires ont souhaité mettre en place une convention de répartition des maîtrises d'ouvrage pour régler les relations entre tous ces maîtres d'ouvrage ; cette convention est en cours de discussion mais les partenaires ont d'ores et déjà acté le fait que l'EPA a un rôle de coordinateur et de garant de la cohérence d'ensemble et que c'était le projet Mateo qui donnerait l'orientation des travaux de chacun pour la réalisation du pôle d'échange multimodal.

**M. TORDO**.- Des questions, des précisions ? *[Pas de question]*

Nous passons au point suivant qui concerne le bilan de la concertation et qui fera l'objet d'une délibération.

### **3.2 Bilan de la concertation**

**M. SASSI**.- La concertation sur le pôle d'échange multimodal s'est tenue aux mois de mars et avril 2012. Un rappel des modalités :

Nous avons eu deux expositions : l'une à l'Arénas, l'autre en centre-ville à la Maison des projets ; deux réunions publiques se sont tenues dans l'Éco-Vallée ; des registres ont été ouverts à la mairie, au siège de Nice Côte d'Azur, au siège de l'EPA ainsi que sur les lieux d'exposition. On a pu distribuer au public une plaquette d'information ; on a créé une adresse e-mail spécifique pour recueillir les remarques du public et on a pu annoncer toutes ces modalités à la fois par voie de presse, par les sites internet de la Ville et de la Métropole, dans le bulletin d'information et grâce à des affiches.

La fréquentation des réunions publiques a été assez forte puisque 200 personnes sont venues au cours des deux réunions. Toutes les personnes qui se sont manifestées par écrit ou par téléphone et qui ont laissé leurs coordonnées ont été rappelées pour répondre à leurs éventuelles questions. Il y a eu 41 remarques consignées dans les registres sur le pôle d'échange et les expositions ont été bien visitées puisque nous avons reçu 650 visiteurs dans la période.

Première remarque : nous avons pu tenir cette concertation conformément aux délibérations que le conseil d'administration avait prises et dans un climat serein et positif, avec une participation importante du public.

Si l'on fait la synthèse de tout ce que l'on a pu entendre au cours de cette concertation, environ un quart des remarques sont positives sur le pôle d'échange ; un certain nombre de questions étaient très opérationnelles et, comme nous avons souhaité mener cette concertation en amont du projet, nous n'avons pas toujours

pu répondre à tout parce que les questions trop techniques n'étaient pas encore abordées dans le cadre des études ; il y avait aussi la spécificité que, d'autres maîtres d'ouvrage étant impliqués, ils allaient eux aussi organiser des concertations, notamment sur les gares.

Les thèmes qui ont été principalement abordés sont de deux types :

- premier thème : les voiries du pôle et l'articulation avec le réseau routier
- second thème : les espaces publics du pôle et la qualité du fonctionnement multimodal

S'agissant des voiries, il y a eu des questions sur le stationnement, l'utilisation effective des réseaux de transport, le lien avec l'accès à la ville de Nice. L'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine qui participait à toutes les réunions a pu apporter des réponses satisfaisantes, de la même façon que les élus qui étaient présents.

Le second thème abordé était lié à la qualité du fonctionnement des échanges au sein du pôle multimodal : des questions autour du nombre de voies SNCF pour la gare, de l'avenir de la gare Saint-Augustin, de la distance caractéristique entre la gare et le parc des expositions ; des éléments de réponse ont pu être apportés à ces remarques.

En conclusion, l'ensemble des questions et des remarques qui ont été apportées par le public au cours de la concertation ont davantage porté sur la qualité de la réalisation du pôle d'échange sans remettre en cause la nature et les options présentées dans le projet Mateo, et l'on retrouve un projet qui est conforté par l'avis du public au cours de cette concertation préalable.

**M. TORDO.**- Merci. Y a-t-il des questions, des précisions, des interventions ?

*[Pas d'intervention]*

Je mets donc aux voix.

*Le conseil d'administration, à la majorité (opposition de Mme Jaeger) approuve le bilan de la concertation relatif au pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport.*

#### **4. Grand Arénas : bilan de la concertation**

**M. TORDO.**- Nous abordons maintenant le bilan de la concertation sur le Grand Arénas qui fera à nouveau l'objet d'une délibération.

**M. SASSI.**- On ne revient pas sur les modalités qui étaient identiques à celles du pôle d'échange multimodal. La concertation ayant duré un peu plus longtemps, nous avons eu plus de visiteurs sur les expositions Grand Arénas avec environ 830 visiteurs. L'ambiance a été identique à celle du pôle d'échange.

On peut noter qu'un tiers des remarques sont positives et souhaitent que le projet arrive rapidement.

Les autres remarques font apparaître trois grandes préoccupations :

- une première liée au développement économique et à l'emploi
- une deuxième liée à la vie quotidienne dans le futur quartier
- une troisième liée aux questions de déplacements et de stationnement

En matière de développement économique, de nombreux acteurs attendent beaucoup de l'ambition économique associée à la création de cette ZAC avec le parc des expositions, la création du quartier d'affaires. Est posée aussi la question du rythme de commercialisation associée aux produits immobiliers développés. Nous avons pu apporter un certain nombre de réponses ou d'explications à cette question.

Deuxième préoccupation, la vie quotidienne du futur quartier : le public fait remarquer qu'il faudra que l'on retrouve une certaine mixité des fonctions et qu'il y ait une place pour le logement social. Une volonté des habitants de retrouver une vie réelle dans ce quartier, de ne pas avoir seulement un quartier d'affaires. Mais, vous qui connaissez bien le projet Mateo, c'est ce que l'on a essayé de produire dans ce projet.

Dernière préoccupation, la question des déplacements et du stationnement, toujours avec la question liée à la gestion du développement du projet avec le maintien d'un accès correct au centre-ville, ainsi que la création de places de stationnement sur le site.

Dernier élément qui n'entre pas dans ces trois catégories : des questions autour des modalités du transfert du MIN ou des questions liées aux modalités de maîtrise foncière des 5 % de la surface de la zone d'aménagement concerté qui n'est pas maîtrisée par la puissance publique.

En synthèse, on retrouve un peu les mêmes conclusions que ce que l'on avait pour le pôle d'échange multimodal, c'est-à-dire que le public interroge sur les qualités du projet, les modalités de sa réalisation, mais ne remet pas en cause sa nature ou les options telles qu'elles ont été présentées.

*M. Revel quitte la séance à 16 h 11*

**M. TORDO**.- Des questions, des précisions ?

**Mme JAEGGER**.- Une explication de vote puisque là aussi je voterai contre, évidemment pas sur l'ensemble mais plutôt sur des points particuliers, parce qu'il y a plein de choses très intéressantes, c'est plutôt sur sa globalité et le choix de développement économique derrière ce projet, un choix de développement économique très tourné vers l'aéroport, avec cette certitude que les années qui viennent et l'évolution du prix de l'énergie ne seront certainement pas des entraves au développement économique de ce projet ; ce n'est pas mon opinion. Un parc des

expositions très ambitieux, peut-être un peu mégalo selon moi et qui entraîne en plus le départ du MIN et le déconnecte du fer. Je sais, et vous me le répétez, qu'aujourd'hui le MIN est connecté au fer mais n'utilise pas le fer ; ma conviction est que, pour les années à venir, c'est une erreur.

**M. TORDO.**- Mademoiselle Jaeger, savez-vous à quoi sert le MIN actuellement, vous êtes-vous promenée dans le MIN ? C'est un garage à autobus.

**Mme JAEGER.**- Que l'on rénove le MIN me paraît une très bonne chose, ce qui est regrettable c'est qu'on le déplace.

**M. TORDO.**- Je veux souligner que l'on est toujours surpris par vos interventions parce que vous trouvez beaucoup de choses bien, mais il y a toujours quelque chose qui fait que cela vous empêche de voter pour. Nous y sommes maintenant habitués, ce n'est pas très grave.

*Mme Estrosi-Sassone quitte la séance à 16 h 13*

S'agissant de l'aéroport, Mademoiselle Jaeger, compte tenu des contacts que vous avez avec le ministre, faites en sorte que la ligne LGV arrive jusqu'à Nice, ainsi on n'aura plus besoin de prendre l'avion ! Essayez de nous aider, vraiment, de tout cœur, on n'aura plus besoin de prendre l'avion et vous serez contente, et vous serez même en position de voter pour le Grand Arénas.

**Mme JAEGER.**- Cela veut dire que l'on pourra arrêter tout le projet qui est axé sur l'aéroport.

**M. PHILIP.**- La gare du TGV est là.

**M. TORDO.**- Vous ne l'aviez peut-être pas pris en compte. Alors, si vous pouviez nous aider, nous en serions très heureux et cela résoudrait votre interrogation majeure sur ce que nous pensons faire là.

Quant au caractère mégalomane de ce projet de parc des expositions de 75 000 m<sup>2</sup>, aujourd'hui à Barcelone c'est 300 000 m<sup>2</sup> ; nous sommes dans un créneau qui correspond exactement à nos besoins et sur quelque chose qui n'existe pas de Théoule à la frontière italienne, contrairement à ce que l'on a dit.

Si vous considérez que c'est mégalo, bien.

**Mme JAEGER.**- J'espère que vous avez raison.

**M. TORDO.**- Nous n'avons pas les mêmes critères de mégalomanie, mais ce n'est pas grave.

**M. KLEYNHOFF.**- Je voudrais dire un petit mot sur ce que vient de présenter Olivier Sassi.



Notre CCI bien sûr est très favorable à ce projet, nous avons un besoin d'accompagnement plus avancé sur le choix des surfaces commerciales et la totalité de ces surfaces commerciales. J'ai écrit au président de l'EPA pour lui en faire part. Il y a besoin d'être cohérent. Sur ce projet nous avons eu dernièrement, et je pense que monsieur Brunelot ne me démentira pas, une très constructive réunion entre l'EPA et l'aéroport sur la vision globale que l'on devait partager sur un projet, le fait que cette zone est un projet et non pas la juxtaposition de projets, et je pense que l'on a des éléments pour avancer dans ce sens parce que, quand on regarde le projet de monsieur Mateo par rapport à ce que propose l'aéroport, on est en accord sur 90 % des points, voire plus, et s'agissant des 2 ou 3 % qui restent, il appartient aux techniciens de les discuter.

Je dirai un petit mot sur ce que vous avez appelé la LGV et que j'appelle une infrastructure de transport ferroviaire supplémentaire : on a besoin d'aller à Marseille en une heure, on n'a pas forcément besoin d'aller jusqu'à Paris mais on a besoin d'aller à Marseille, à Toulouse et, demain, à Barcelone ou à Gênes. Cette infrastructure de transport ferroviaire, puisque « LGV » est devenu un gros mot, nous en avons besoin, il faut qu'elle se réalise. D'ailleurs les CCI vont demander au président Vauzelle de les accompagner et de les aider pour faire valoir ce projet, parce que le développement de notre aéroport est utile et nécessaire. Le monde est devenu tout petit, je vous rappelle que l'aéroport réalise 60 % de son activité à l'international, et on a besoin d'infrastructures de transport pour aller à Marseille, je veux aller voir monsieur Roy à Marseille, je préfère y aller en train plutôt que de passer deux heures et demie à l'aller et deux heures et demie au retour dans ma voiture.

On a besoin de construire et de partager cette opération d'intérêt national qui est un vrai projet.

Concernant le déplacement du MIN, j'ai beaucoup travaillé, avec ma casquette de président de la chambre de commerce et d'industrie, avec les représentants du MIN. L'outil de travail que l'on offre actuellement à nos agriculteurs et à nos horticulteurs n'est pas suffisamment efficace pour le travail qu'ils ont à effectuer. Par ailleurs, on a une consommation de surface qui est incohérente avec l'activité que l'on peut en développer. Pour ma part, je pense que la création d'un nouveau MIN tel que le projet nous a été présenté, et partagé avec eux d'ailleurs, va nous permettre de mettre à leur disposition un outil de travail cohérent avec leur métier.

Quant à savoir s'il fallait le faire là où il est aujourd'hui ou le faire ailleurs, je pense que le projet de ce nœud multimodal fait qu'il fallait récupérer cette place et, finalement, si les choses vont jusqu'à leur terme, le nouvel emplacement du MIN avec des accès améliorés et un accès plus rapide à la 6202 bis devrait nous permettre d'avoir des outils économiques cohérents.

Enfin, je voudrais que nous nous félicitions tous ensemble des nouvelles relations qui se sont établies entre notre chambre de commerce et d'industrie et l'université, parce que l'université nous dit aujourd'hui : on sait ce que l'on veut faire, on sait comment on veut le faire et on sait qu'on veut le faire tous ensemble ; c'est un

discours qui est un petit peu nouveau et je voulais en profiter pour remercier madame Vidal devant tout le monde parce que cela nous change la vie et je pense que cela peut être un accélérateur de projet.

**M. PHILIP.**- Merci pour cette dernière précision.

Deux mots rapidement pour compléter sur les MIN. Il se trouve que j'ai l'honneur et le privilège de présider le conseil d'exploitation des MIN, puisque vous savez que nous l'avons repris en régie depuis deux ans maintenant. Je veux préciser que l'ensemble du projet de nouvelles plates-formes agroalimentaires et horticoles est fait avec les utilisateurs du MIN, les professionnels, les producteurs comme les grossistes, nous travaillons ensemble depuis deux ans et, lors de la dernière réunion qui s'est tenue il y a un mois ou un mois et demi, l'ensemble des dispositions telles qu'elles sont prévues ont été approuvées à l'unanimité.

Ceci pour vous dire que le projet correspond à une vraie réalité de la part des usagers mêmes du MIN.

**M. PIEL.**- Je ne voulais pas alourdir la séance, simplement comme on a évoqué la LGV, on peut considérer que c'est un gros mot, pourtant on a besoin d'une infrastructure de transport ferroviaire rapide et je pense que le moment est peut-être aussi important pour nous, habitants des Alpes-Maritimes, de sortir du carcan du tracé qui avait été choisi, celui des métropoles, qui on le voit bien est irréaliste, y compris financièrement, et de revenir à un tracé beaucoup plus simple, beaucoup plus facilement réalisable et direct. Je crois que c'est peut-être le moment. J'ai entendu que l'on faisait appel au président, mais depuis le début le président Vauzelle y travaille. Le choix du tracé des métropoles ne vient pas de lui mais d'un Premier ministre qui s'appelait monsieur Fillon, qui l'a précisé à un maire de Marseille qui s'appelle monsieur Gaudin.

Je crois que c'est le moment, sinon on risque de se retrouver avec une très belle gare multimodale mais avec toujours le même problème de cette voie PLM où l'on va continuer de faire passer TER, TGV, fret s'il en reste, etc. On est là dans un vrai moment de choix et peut-être cet équipement n'aura-t-il pas sa raison d'être, tout simplement parce qu'il n'y aura pas de LGV. J'attire votre attention sur ce qui est en train de se passer. Il y a des moments où l'on peut dans ce département porter des projets collectivement et rappeler que le projet dit de l'intérieur ou du centre est quand même beaucoup plus réalisable, beaucoup moins attentatoire à l'environnement, etc. Je ne vais pas développer. C'est peut-être le moment.

**M. TORDO.**- Vous n'allez pas ouvrir le débat, j'ai l'impression qu'il y a un moment de grâce qui est tombé sur cette pièce, ils sont rares, c'est pourquoi je veux le souligner.

**M. PIEL.**- C'est la première fois qu'on me fait ce genre de compliment ici ! Je le prends et je l'emporte avec moi.

**M. TORDO.**- Simplement, il ne faut pas occulter l'intérêt aussi de la liaison vers l'Italie, parce que sur le plan économique et du développement, y compris culturel

de ce territoire, on a aussi besoin de la liaison avec l'Italie parce que ce n'est pas faire injure à nos amis de Marseille que de dire que l'influence économique de Gênes, Turin voire Milan est plus importante que celle de Marseille ; il ne faut donc pas l'occulter.

Ayant dit tout cela, je vais mettre la délibération aux voix.

*Le conseil d'administration, à la majorité (opposition de Mme Jaeger et M. Piel) approuve le bilan de la concertation relative au Grand Arénas.*

*M. Piel, M. Kleynhoff et Mme Vidal quittent la séance 16 h 22.*

## **5. Charte d'adhésion au cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans l'Éco-Vallée**

**M. TORDO**.- Je donne de nouveau la parole à Olivier Sassi.

**M. SASSI**.- Le conseil d'administration avait adopté ce document le 18 juillet dernier et avait pris acte des étapes liées à son déploiement et à sa mise en place :

- première étape, une phase d'expérimentation ;
- deuxième étape, une phase de lancement officiel ;
- troisième étape, une phase de déploiement et d'application ;
- dernière étape, des phases successives d'évaluation et d'évolution de l'outil.

Au cours de cette année, l'EPA a mis en place la première phase, la phase d'expérimentation. On a pu former un certain nombre d'évaluateurs dans l'équipe de l'EPA. On a pu tester cet outil dans certaines opérations de l'Éco-Vallée, notamment le PRU des Moulins avec la métropole Nice Côte d'Azur qui était maître d'ouvrage. On a pu aussi le tester dans des projets portés par des privés comme par exemple la Saoga à Saint-Blaise, ou un projet de construction à Saint-Laurent-du-Var ; et nous avons eu un retour positif des opérateurs sur l'applicabilité d'un tel outil.

On a pu aussi mener des travaux sur un effort d'information et de sensibilisation des différents promoteurs, des collectivités, des maîtres d'œuvre. On a mis à jour le cadre de référence au regard des évolutions réglementaires notamment liées à la RT 2012. On a élaboré un projet de charte d'adhésion qui vous est présenté ; la prochaine étape sera pour nous de signer cette charte d'adhésion entre l'EPA et un certain nombre de maîtres d'ouvrage.

Dans le cadre de cette charte, l'opérateur s'engagera à contribuer aux ambitions de l'Éco-Vallée, à partager les objectifs d'éco-exemplarité de l'EPA et de ses partenaires et à appliquer le cadre de référence dans les opérations qu'il réalisera sur l'Éco-Vallée et, en retour, l'EPA s'engage à mettre à disposition des opérateurs les données qu'il possède pour permettre aux projets d'être le plus exemplaires

possible, à faciliter l'application du cadre de référence grâce à un certain nombre d'outils dont certains seront en ligne et, enfin, à valoriser et à promouvoir les opérations qui seront les plus exemplaires.

Après cette présentation au conseil d'administration, notre objectif est de pouvoir signer cette charte dans les mois à venir, après avoir mené les discussions avec les principales parties prenantes de l'acte d'aménager et de construire.

**M. TORDO.**- Merci. Y a-t-il des questions ou des commentaires ?

**Mme JAEGER.**- Je voudrais savoir si la même procédure va être faite pour l'étude sur les continuités écologiques ?

**M. TORDO.**- Chaque chose en son temps. Nous allons d'abord faire cette charte, nous verrons dans un deuxième temps comment adresser la question de la continuité écologique, sachant que ce n'est pas exactement le même principe. Il s'agit plutôt d'une boîte à outils mise à disposition des maires pour qu'ils puissent en amont intégrer toutes les dimensions environnementales des projets qu'ils portent. Ce n'est pas tout à fait la même chose.

**Mme JAEGER.**- Ce n'est pas tout à fait la même chose sauf que l'étude sur les continuités écologiques donne des indications aussi très intéressantes aux maires et, contrairement à ce que disait monsieur Philip tout à l'heure, je n'ai pas retrouvé les continuités écologiques dans le PLU de Saint-Laurent-du-Var, par exemple, d'ailleurs cela a été noté par le comité environnemental, et je crois que parfois j'ai plus d'ambition que vous sur l'EPA. Je trouve dommage que les priorités soient données à l'aménagement et que vous ne donniez pas autant de priorités aux enjeux écologiques, notamment aux continuités et surtout à la préservation des terres agricoles et des terres fertiles ; surtout des terres fertiles.

Ce sera une question pour les points divers : je m'interroge ou j'aimerais bien voir les avis de l'EPA sur les différents PLU en cours, et je reviens par exemple à celui de Saint-Laurent-du-Var, je ne comprends pas que l'EPA laisse passer encore des terres fertiles qui disparaissent.

**M. TORDO.**- Pour apporter quelques précisions sur le domaine des terres agricoles et la nécessité de les préserver, aujourd'hui sur les 110 hectares des périmètres des quatre opérations prioritaires qui font l'objet du protocole de partenariat de l'EPA, 10 hectares soit moins de 10 % environ sont des terres potentiellement cultivables, et les terres effectivement cultivées actuellement sont négligeables pour ne pas dire nulles.

Sur le périmètre de réflexion de Nice Méridia, le grand périmètre, 45 % de la surface est dédiée au projet d'urbanisation à terme. Vous avez beaucoup d'ambition, mais vous oubliez d'où l'on part et, comme l'a très bien souligné Christian Devillers, actuellement c'est 60 % de la surface qui est déjà occupée par des activités diverses. De 60 % nous allons passer à 45 %.

Quant au premier périmètre opérationnel de Nice Méridia, sur 26 hectares, 40 % de la surface correspond à l'emprise des bâtiments, le reste soit 60 % est lié à des espaces publics et à des jardins.

Voilà la réalité des choses, c'est factuel.

**Mme JAEGER.** - Et le reste du périmètre de l'OIN, Monsieur le Président ?

**M. TORDO.** - On manque certainement d'ambition par rapport à ce que vous souhaitez, mais on a l'ambition que l'on peut et on s'en contente.

**M. ROY.** - Sur ces deux points, le cadre de référence, l'étude environnementale et l'étude des continuités écologiques, je pense aussi que l'EPA s'est doté, avec ces deux études, d'un outil de très bonne qualité que nous avons ensemble souligné lors des réunions du conseil d'administration, et nous avons approuvé ces études. Il y a donc un effort de portage en direction des collectivités, nous constatons en tant qu'autorité environnementale qu'un certain nombre de communes ignorent l'existence de cet outil, ou ne veulent pas le connaître, je n'en sais rien, je ne parle pas pour Nice, je parle pour un certain nombre de communes du périmètre de l'OIN, nous le constatons dans les avis que l'autorité environnementale est amenée à émettre sur les PLU. Nous avons ensemble, et je m'inclus dans cet ensemble, EPA et services de l'État, un réel effort de portage à faire en direction des collectivités pour que ces outils, qui sont bons et de bonne qualité, soient appropriés sur le territoire.

**M. PHILIP.** - Quelques éléments de réponse.

À Nice, sur les terres agricoles, la DTA prévoit sur la plaine du Var 90 hectares minimum. Dans le PLU on a préservé 145 hectares qui sont inscrits comme zone agricole. Nous travaillons depuis trois ans maintenant avec la chambre d'agriculture notamment sur la création de pôle horticole innovant, de pôle agricole innovant, sur les circuits courts, sur toute une série de dispositions dont la plate-forme agroalimentaire MIN ou future fait partie, mais pas uniquement.

Pour refaire un peu d'histoire, il me semble important de dire d'où l'on vient. Beaucoup de zones agricoles de la plaine du Var sont dévalorisées, pour ne pas dire pire, ce sont des zones de stockage. Je rappelle quand même qu'il y a cinq ans, des terrains entiers se sont vendus à 800 €/m<sup>2</sup> en zone agricole non constructible, non desservie bien sûr, non équipée, pour devenir constructibles. C'est la situation que nous avons trouvée en arrivant. Les effets des ZAD que nous avons mises en place ont permis de calmer le jeu, il y a maintenant une lisibilité.

Dernier point sur la globalité, nous connaissons tous ici les difficultés que nous pouvons avoir sur un certain nombre de territoires pour effectivement aller jusqu'au bout des réflexions que nous menons. Vous le savez certainement, on s'achemine et d'ailleurs les textes nous y invitent, vers un PLU intercommunal. J'ai demandé aux services de la Métropole de commencer les études, les études de diagnostic sont engagées dans ce sens-là, ce sera l'occasion d'assurer à cette échelle-là d'une façon plus efficace et un peu plus cohérente, ces dispositifs.

**M. TORDO.**- Plus d'autre commentaire ? Je propose que l'on passe au point 6 qui concerne l'exécution du budget 2012 à ce jour.

## **6. Exécution du budget 2012 au 30 juin 2012**

**M. HEMEURY.**- Il s'agit non pas d'une obligation mais de tenir bien informé le conseil d'administration ; au sein de ce conseil, certains ont déjà eu cette communication, en l'occurrence les représentants de l'État.

En ce qui concerne les ressources de l'EPA par rapport au budget initial, nous sommes à 2 674 000 € pour un budget prévu de plus 4 000 000 €.

S'agissant du budget prévu sur l'année, il n'y a pas d'anomalie particulière.

En termes de trésorerie, comme nous rentrons progressivement dans la phase opérationnelle et que nous n'avons pas encore de recettes réelles liées à ces opérations, la trésorerie initiale qui était de 2 M€ en comptant les dépenses, est aujourd'hui d'un peu plus de 3 M€, mais les dépenses prévues en termes d'études et de masse salariale pour la fin de l'année vont sensiblement réduire la trésorerie disponible au 31 décembre.

En ce qui concerne les opérations, vous avez eu le document, je ne précise pas. Simplement pour dire que sur les quatre grandes opérations, il y a un effet de courbe d'activité qui se reproduit d'année en année, c'est-à-dire qu'avec un premier semestre plutôt raisonnable, voire moyen, et une fin d'année beaucoup plus active, en termes d'engagement sur le marché cela pourrait être mieux mais quand même, les opérations avancent et, sur Nice Méridia, en termes de conception du projet de maîtrise d'œuvre urbaine, on est à 75 % de ce que l'on devait faire, pour le Grand Arénas et le pôle multimodal on est à 50 %, c'est quand même le témoignage que le système fonctionne.

En termes de dépenses, de mandatement, là par contre comme les choses ne s'enclenchent pas dès le début de l'année, on a un décalage sur la présentation des factures et le paiement et l'on est quand même sensiblement en retard sur les dépenses constatées payées.

En termes de fonctionnement, c'est à peu près dans la norme avec là aussi un petit retard. Les études générales n'ont pas toutes été engagées. Notre nouveau bailleur Nice Métropole n'a pas émis les appels de fonds correspondant aux loyers, cette dépense n'a donc pas été effectuée. Nous aurons peut-être le bonheur de constater que c'est un cadeau, mais je ne le crois pas.

Sur la masse salariale, on en a parlé tout à l'heure, à partir du moment où sur un effectif de base on constate des absences en congé maladie, on a à la fois moins de potentiel pour travailler mais aussi des postes gelés, c'est-à-dire que l'on peut difficilement recruter en lieu et place des absents. De plus, les remboursements au titre de la sécurité sociale ou de la prévoyance expliquent que l'on a une

consommation de la masse salariale inférieure aux prévisions. Les recrutements effectués depuis quelques semaines, voire quelques mois, permettront de retrouver un niveau de consommation de la masse salariale au moins normal compte tenu de l'effectif autorisé et de la capacité de travail qu'il nous manquait jusque-là.

**M. TORDO.**- Merci. Y a-t-il des questions ? *[Pas de question]*

Nous pouvons passer au point suivant.

## **7. Présentation du site internet de l'EPA et point d'étape sur la mise en œuvre du plan d'actions en matière de promotion et de marketing opérationnel**

**M. SASSI.**- L'EPA s'est doté d'un projet de site internet qui n'est pas encore en ligne et qui a été communiqué aussi à l'ensemble des partenaires pour que des remarques éventuelles puissent être faites, l'objectif est de le mettre en ligne après la tenue de ce conseil d'administration et la présentation aux administrateurs.

Un petit rappel des objectifs, il y en a deux principaux :

- faire vivre l'Éco-Vallée de façon ouverte et accessible au public ;
- affirmer la présence de l'Éco-Vallée et de l'EPA sur internet, donner des informations et avoir une action assez offensive en direction des investisseurs, des différents prospects économiques, mais aussi des médias et des institutions du territoire et de la population, mais on revient là dans le premier objectif.

Le site internet est organisé autour de six principales rubriques, avec une page d'accueil où vous pouvez voir un bandeau qui défile avec certaines actualités mises en valeur ; une capacité de mettre en valeur d'autres actualités dans des vignettes ; une carte interactive où l'utilisateur peut se promener en allant voir les opérations et avoir des informations sur le territoire ; d'autres actualités possibles et, enfin, le lien vers les sites internet de chacun des partenaires, sachant que l'on retrouve aussi le lien vers les sites internet des communes de l'Éco-Vallée.

En matière de grandes rubriques, on retrouve une rubrique qui présente l'opération d'intérêt national en présentant le territoire, les objectifs de l'OIN, une présentation aussi de l'EPA et de la gouvernance. C'est là par exemple que l'on retrouve les communes et les différents partenaires engagés.

Une deuxième rubrique où l'on retrouve les enjeux, organisée selon la même structure que le projet de territoire, puisque finalement ce site internet traduit ce que l'on a dans le projet de territoire avec ses trois rubriques : éco-exemplarité, aménagement, économie. On a souhaité en rajouter d'autres qui sont particulièrement importantes pour le projet et pour le territoire : le logement, la vie quotidienne et la gestion des risques.

On retrouve dans chacune des sous rubriques un certain nombre d'informations sur l'environnement, le lien avec le cadre de référence, le guide pour la biodiversité, la démarche ÉcoCité, la démarche d'écologie industrielle que l'on a pu mettre en place et, de la même façon, dans les rubriques d'aménagement, on retrouve la stratégie d'aménagement, la stratégie économique.

Une rubrique particulière pour le projet de territoire et le protocole financier qui sont les deux documents fondateurs. Une rubrique autour des projets, des projets prioritaires de l'EPA, ceux qui sont inscrits au protocole financier : Grand Arénas, Nice Méridia, La Baronne et Saint-Martin-du-Var, mais aussi une rubrique qui traite des opérations des partenaires, parce que c'est aussi la complexité et la force de ce site : c'est le site de l'EPA mais c'est aussi le site d'un territoire et d'un projet commun qu'est l'Éco-Vallée. On va retrouver des opérations d'aménagement portées par les partenaires, par exemple les PRU ou d'autres opérations, et puis des équipements portés par des partenaires : le stade, l'IMREDD, le campus de l'apprentissage.

Deux dernières rubriques : une rubrique à destination de nos prospects économiques, entreprises ou investisseurs immobiliers, avec la structuration assez classique de ce type d'information.

Enfin, les actualités que l'on retrouve aussi en page d'accueil.

Le site est en double version : anglaise et française. On retrouve aussi un certain nombre d'accès directs, un formulaire de contact, des renseignements sur les partenaires, la mise en ligne des marchés publics.

**M. TORDO**.- Quand sera-t-il ouvert officiellement ?

**M. SASSI**.- Demain, juste après le conseil d'administration.

**M. TORDO**.- A-t-on communiqué l'adresse aux membres du conseil d'administration ?

**M. SASSI**.- On a communiqué l'adresse du site en démonstration. L'adresse définitive sera la suivante : « [ecovallee-plaineduvar.com](http://ecovallee-plaineduvar.com) ».

**M. TORDO**.- Très bien. Y a-t-il des réactions, des commentaires ?

**M. D'AUBREBY**.- Un commentaire pour attirer l'attention de la direction sur le fait qu'il est parfois plus facile de concevoir un site internet que de le faire vivre et que c'est quand même un point essentiel, il n'y a rien de pire pour une image de marque que les sites internet qui deviennent obsolètes.

**M. TORDO**.- Vous avez tout à fait raison, nous y sommes très attentifs. Des sites qui se sont ouverts partent dans l'oubli parce qu'ils ne sont pas maintenus.

**M. SASSI**.- Notre responsable communication, Catherine Gentil, qui s'est énormément impliquée dans ce site, a pour mission de l'actualiser. Mais le site



vivra aussi parce que les partenaires se l'approprieront et nous communiqueront des informations à mettre sur le site.

**M. TORDO**.- Peut-être un dernier élément sur les actions de marketing.

**M. SASSI**.- Pour terminer, je ferai un point d'exécution de notre plan d'actions en matière de marketing et de promotion.

Ce plan d'actions est cofinancé par la Région et l'État à travers le FEDER et le FNADT. Il comprend un certain nombre de volets.

Premier volet : susciter l'intérêt des promoteurs investisseurs. Nous avons organisé des rencontres avec des investisseurs, notamment autour du parc des expositions ; nous avons discuté avec eux de ce qui était acceptable et de ce qui rendait le site attractif autour du projet Mateo.

Toujours dans ce même volet, nous avons pu en faire un compte-rendu devant le conseil d'administration, nous avons mis en place un panel d'entreprises et d'acteurs de la chaîne de l'immobilier pour tester le concept de technopole urbaine. Ces éléments ont pu être communiqués à Christian Devillers qui les a intégrés dans son projet.

Nous avons engagé aussi une relation spécifique à des grands comptes, c'est-à-dire des grandes entreprises utilisatrices qui ont émis le souhait de s'implanter dans Nice Méridia, et nous avons mis en place une relation particulière avec ces entreprises pour les accompagner et les convaincre de choisir Nice Méridia pour leur développement.

Deuxième grande partie du plan d'actions : mobiliser les acteurs économiques et structurer une coopération avec eux. Cette action a été menée à travers le projet de territoire, il y a même eu des ateliers d'acteurs avec les principaux partenaires économiques qui ont donné des résultats fructueux en matière de stratégie pour Éco-Vallée.

Troisième catégorie : le marketing promotionnel, l'information et la communication où nous sommes présents avec la métropole Nice Côte d'Azur sur les principaux salons immobiliers, en mutualisant nos dépenses et en les rendant le plus efficaces possible, et l'on peut constater qu'au cours des années, que ce soit au MIPIM ou au SIMI, nous avons une croissance des rendez-vous qualifiés et des visites sur notre stand. Nous avons mis en place aussi une relation presse en direction de la presse économique et de la presse spécialisée en immobilier, avec des retombées assez importantes : au SIMI 83 articles en retombées, au MIPIM plus de 55 journalistes rencontrés ; en lien avec la signature du protocole de partenariat : 26 articles.

Ce sont des éléments assez importants puisque, avec des dépenses modiques, nous arrivons à avoir des retombées très importantes qui nous aident beaucoup pour pouvoir déjà faire partager le projet d'Éco-Vallée, mais aussi pour trouver des investisseurs et des entreprises.

Nous avons pu aussi - dernier point - investir dans un plan média d'abord autour du projet de territoire, pour que la population ait des informations sur le projet et puisse donner son avis : nous avons mis quatre pages dans *Nice-Matin* avec des bannières presse et une possibilité de répondre pour le public, mais aussi en direction du milieu économique où, pour la première fois depuis bon nombre d'années, on a trouvé la Côte d'Azur dans le *Financial Time* avec un reportage de plusieurs pages en amont du MIPIM qui nous a permis d'avoir de nombreux contacts avec des investisseurs internationaux.

**M. TORDO**.- Merci.

Nous pouvons passer au dernier point.

## **8. Questions diverses**

*[Aucune question n'est soulevée]*

**M. TORDO**.- S'il n'y a pas de questions diverses, je vous propose de clôturer de conseil d'administration en vous remerciant.

☆☆☆

L'ordre du jour étant épuisé,  
la séance est levée à 16 h 45



CONSEIL D'ADMINISTRATION  
10 décembre 2012

## DELIBERATION N° 2012-....

### Approbation du procès-verbal du Conseil d'Administration du 20 juillet 2012

Vu le décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008 portant création de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var,

Vu l'arrêté du ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé du logement portant nomination de M. Xavier HEMEURY en qualité de directeur général de l'EPA plaine du Var à compter du 2 avril 2012,

Vu le rapport de présentation,

#### **Le Conseil d'Administration :**

- approuve le procès-verbal de sa séance du 20 juillet 2012,

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO



# **ÉTAT PRÉVISIONNEL des RECETTES et des DÉPENSES**

**BUDGET 2013**

**ET**

**PREVISION D'EXECUTION 2012**

## Engagements juridiques RECETTES

### ANALYSE PHYSIQUE

PROMESSE DE VENTES DE L'EXERCICE ( N.P.V. )		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
Vente de terrains pour logements	Nb logements							138
Vente de terrains pour commerces	m² SP							670
Vente de terrains pour bureaux et services	m² SP							45 826
Vente de terrains pour activités	m² SP							
Vente de terrains autres ou d'immeubles construits	m² SP							17 000

### VENTES DEVENUES DÉFINITIVES AU COURS DE L'EXERCICE ( V.D. )

Logements	Nb logements							
Commerces	m² SP							
Bureaux et services	m² SP							
Activités	m² SP							
Terrains autres ou immeubles construits	m² SP							

### VENTES SOUS CONDITIONS SUSPENSIVES À LA FIN DE L'EXERCICE ( P.V.e.c. )

Logements	Nb logements							138
Commerces	m² SP							670
Bureaux et services	m² SP							45 826
Activités	m² SP							
Terrains autres ou immeubles construits	m² SP							17 000

### ANALYSE FINANCIERE (EXÉCUTION PLURIANNUELLE) en k€

PROMESSE DE VENTES DE L'EXERCICE ( N.P.V. )		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
Vente de terrains pour logements								1 500
Vente de terrains pour commerces								168
Vente de terrains pour bureaux								15 897
Vente de terrains pour activités								
Vente de terrains autres ou d'immeubles construits								3 200
Vente de travaux								
<b>TOTAL</b>								<b>20 765</b>

### VENTES DEVENUES DÉFINITIVES AU COURS DE L'EXERCICE ( V.D. )

Logements								
Commerces								
Bureaux								
Activités								
Vente de terrains autres ou d'immeubles construits								
Travaux								
<b>TOTAL</b>								

### VENTES SOUS CONDITIONS SUSPENSIVES À LA FIN DE L'EXERCICE ( P.V.e.c. )

Logements								1 500
Commerces								168
Bureaux								15 897
Activités								
Vente de terrains autres ou d'immeubles construits								3 200
Travaux								
<b>TOTAL</b>								<b>20 765</b>

## DEPENSES

en k€

ENGAGEMENTS JURIDIQUES À EXÉCUTION PLURIANNUELLE		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
Achats de terrains et de constructions	601							40
Achats d'études et prestations de services	604	90	200	4 965	3 164	18 408	14 282	14 967
Achats de matériels, équipements et travaux	605						975	2 822
Autres achats	606 à 608		25	25		25	14	23
<b>TOTAL des ACHATS</b>		<b>90</b>	<b>225</b>	<b>4 990</b>	<b>3 164</b>	<b>18 433</b>	<b>15 270</b>	<b>17 853</b>

**Etat Prévisionnel des recettes et dépenses  
 Section des opérations courantes  
 en k€**

**Chiffre d'affaires**

VENTES - CHIFFRE D'AFFAIRES		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
Vente de terrains pour logements	7011							
Vente de terrains pour commerces	7012							
Vente de terrains pour bureaux	7013							
Vente de terrains pour activités	7014							
Vente de terrains autres ou d'immeubles construit	7015 à 7028							
Vente de travaux	704							
TOTAL								
Etudes	705							
Prestations de services	706 à 708							
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES COMMERCIAL</b>	<b>70</b>							
Produits constatés d'avance	487							
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES COMPTABLE</b>	<b>70</b>							

## Etat Prévisionnel des recettes et dépenses Section des opérations courantes

### Produits de l'exercice

PRODUITS CONSTATÉS SUR VENTES DÉFINITIVES	2009	2010	2011		2012		2013
	réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
Vente de terrains pour logements 7011							
Vente de terrains pour commerces 7012							
Vente de terrains pour bureaux 7013							
Vente de terrains pour activités 7014							
Vente de terrains autres ou d'immeubles construits 7015 à 7028							
Vente de travaux 704							
<b>TOTAL</b>							
Etudes 705							
Prestations de services 706 à 708							
dont baux et locations 7083							
Subventions d'exploitation 74	3 279	4 482	4 058	3 705	4 008	3 737	3 014
Autres produits de gestion courante 75	5	15	13	17	30	26	26
Produits financiers 76							11
Produits exceptionnels 77	350	1	10	67			2
<b>TOTAL CLASSE 7 (partiel)</b>	<b>3 635</b>	<b>4 497</b>	<b>4 081</b>	<b>3 788</b>	<b>4 037</b>	<b>3 776</b>	<b>3 040</b>

### Charges de l'exercice

	2009	2010	2011		2012		2013
	réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
Achats de terrains et de constructions 601							40
Achats d'études et prestations de services 604	45	49	1 685	1 393	2 829	1 995	7 273
Achats de matériels, équipements et travaux 605						121	2 676
Autres achats 606 à 608	22	25	25	21	25	14	23
<b>TOTAL des ACHATS</b>	<b>67</b>	<b>74</b>	<b>1 710</b>	<b>1 414</b>	<b>2 854</b>	<b>2 130</b>	<b>10 012</b>
Services extérieurs 61	830	2 076	758	616	631	467	648
Autres services extérieurs Limitatif 62	174	288	724	457	692	416	630
Impôts, taxes et versements assimilés 63	4	12	7	2	7	6	7
Frais de personnel Limitatif 64	1 340	1 674	1 800	1 647	1 850	1 489	1 840
Autres charges de gestion courante 65	2	1	3	3	3	3	3
Charges financières 66	0						200
Charges exceptionnelles 67		1	48	50		5	
Dotations aux amortissements 68	39	77	40	60	41	41	40
<b>TOTAL CLASSE 6 (partiel)</b>	<b>2 457</b>	<b>4 201</b>	<b>5 089</b>	<b>4 249</b>	<b>6 077</b>	<b>4 557</b>	<b>13 380</b>
Excédent (hors variation de stock et prov) 7-6	1 178	296					
Déficit (hors variation de stock et prov) 6-7			1 009	460	2 040	781	10 340

## Compte de résultat prévisionnel

		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>								
Achats - ( hors 603 )	60-603	67	74	1 710	1 414	2 854	2 130	10 012
Variation de stocks	603	-45	-45	-1 685	-976	-2 829	-2 117	-9 989
Services extérieurs	61	830	2 076	758	616	631	467	648
Autres services extérieurs	62	174	288	724	457	692	416	630
Impôts, taxes et versements assimilés	63	4	12	7	2	7	6	7
Frais de personnel	64	1 340	1 674	1 800	1 647	1 850	1 489	1 840
Autres charges de gestion courante	65	2	1	3	3	3	3	3
Dotations aux amortissements et provisions	681	39	77	40	60	41	41	40
Participation des personnels	69							
<b>TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION</b>		<b>2 412</b>	<b>4 156</b>	<b>3 357</b>	<b>3 223</b>	<b>3 248</b>	<b>2 435</b>	<b>3 191</b>
<b>CHARGES FINANCIERES</b>								
Charges d'intérêts - ( hors 668 )	66-668	0						200
Dotations aux amortissements et provisions	686							
Autres charges financières	668							
<b>TOTAL CHARGES FINANCIERES</b>		<b>0</b>						<b>200</b>
<b>CHARGES EXCEPTIONNELLES</b>								
Sur opérations de gestion	671		1	48	50		5	
Sur opérations en capital	675							
Dotations aux amortissements et aux provisions	687							
<b>TOTAL CHARGES EXCEPTIONNELLES</b>			<b>1</b>	<b>48</b>	<b>50</b>		<b>5</b>	
<b>RÉSULTAT NET EXCÉDENTAIRE</b>		<b>1 223</b>	<b>418</b>	<b>676</b>	<b>943</b>	<b>789</b>	<b>1 336</b>	
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>3 635</b>	<b>4 575</b>	<b>4 081</b>	<b>4 216</b>	<b>4 037</b>	<b>3 776</b>	<b>3 391</b>
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>								
Ventes	70-713							
Production stockée	713		4		417			
Déstockage	713							
Subventions d'exploitation	74	3 279	4 482	4 058	3 705	4 008	3 737	3 014
Autres produits de gestion courante	75	5	15	13	17	30	26	26
Reprises sur amortissements et provisions	781							
Transfert de charges	79							
<b>TOTAL PRODUITS D'EXPLOITATION</b>		<b>3 284</b>	<b>4 500</b>	<b>4 071</b>	<b>4 139</b>	<b>4 037</b>	<b>3 763</b>	<b>3 040</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>								
Intérêts et produits assimilés - ( hors 768 )	76						11	
Reprises sur amortissements et provisions	786							
Autres produits financiers	768							
<b>TOTAL PRODUITS FINANCIERS</b>							<b>11</b>	
<b>PRODUITS EXCEPTIONNELS</b>								
Sur opérations de gestion	771		1				2	
Sur opérations en capital	775-778	350						
Reprises sur amortissements et provisions	787		73	10	77			
<b>TOTAL PRODUITS EXCEPTIONNELS</b>		<b>350</b>	<b>74</b>	<b>10</b>	<b>77</b>		<b>2</b>	
<b>RÉSULTAT NET DÉFICITAIRE</b>								<b>-351</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>3 635</b>	<b>4 575</b>	<b>4 081</b>	<b>4 216</b>	<b>4 037</b>	<b>3 776</b>	<b>3 391</b>
<b>RESULTAT NET</b>		<b>1 223</b>	<b>418</b>	<b>676</b>	<b>943</b>	<b>789</b>	<b>1 336</b>	<b>-351</b>
<b>Solde des éléments de la CAF</b>		<b>-11</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>-16</b>	<b>41</b>	<b>41</b>	<b>40</b>
<b>CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT</b>		<b>1 212</b>	<b>422</b>	<b>706</b>	<b>927</b>	<b>830</b>	<b>1 377</b>	<b>-311</b>



## Etat Prévisionnel des recettes et dépenses Section des opérations en capital

EMPLOIS	2009	2010	2011		2012		2013
	réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
<b>REMBOURSEMENT DE LA DETTE</b>							
ETAT 1672							
AUTRES 16 & 18-167							
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	20	43	25	2	5	7	12
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>							
Terrains 211			23 000				
Agencements et aménagements de terrains 212							
Constructions 213							
Constructions sur sols d'autrui 214							
Autres 215 à 218	53	22	9	2	52	50	50
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>53</b>	<b>23 009</b>	<b>2</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>50</b>
<b>IMMOBILISATIONS EN COURS</b>	23						
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES</b>	26 et 27						
<b>TOTAL DES IMMOBILISATIONS</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>23 034</b>	<b>4</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>62</b>
Charges à répartir sur plusieurs exercices							
Autres							
<b>TOTAL des EMPLOIS</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>23 034</b>	<b>4</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>62</b>
<b>AUGMENTATION DU FONDS DE ROULEMENT</b>	<b>1 194</b>	<b>358</b>	<b>672</b>	<b>927</b>	<b>773</b>	<b>1 320</b>	<b>19 888</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>1 247</b>	<b>423</b>	<b>23 706</b>	<b>931</b>	<b>830</b>	<b>1 377</b>	<b>19 950</b>

Ressources	2009	2010	2011		2012		2013
	réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
<b>CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT</b>							
EN PLUS	1 212	422	706	927	830	1 377	-311
EN MOINS							
<b>AUGMENTATION des CAPITAUX PROPRES</b>			23 000	4			11 261
<b>SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT</b>	35						
<b>EMPRUNTS</b>							
État 1672							
Autres 16-1672							9 000
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>						<b>9 000</b>
<b>CESSION ou DIMINUTION D'IMMOBILISATIONS</b>		1					
<b>TOTAL des RESSOURCES</b>	<b>1 247</b>	<b>423</b>	<b>23 706</b>	<b>931</b>	<b>830</b>	<b>1 377</b>	<b>19 950</b>
<b>DIMINUTION DU FONDS DE ROULEMENT</b>							
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>1 247</b>	<b>423</b>	<b>23 706</b>	<b>931</b>	<b>830</b>	<b>1 377</b>	<b>19 950</b>

## Tableau de financement en k€

	2009	2010	2011		2012		2013
	réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
<b>EMPLOIS et RESSOURCES STABLES</b>							
Capacité d'autofinancement	1 212	422	706	927	830	1 377	-311
Acquisitions d'immobilisations	-53	-65	-34	-4	-57	-57	-62
Réductions d'immobilisations	0	1	0	0	0	0	0
Augmentation des capitaux propres	0	0	0	4	0	0	11 261
Augmentation des subventions d'investissement	35	0	0	0	0	0	0
Augmentation de la dette	0	0	0	0	0	0	9 000
Remboursement de la dette	0	0	0	0	0	0	0
<b>VARIATION du FONDS de ROULEMENT</b>	<b>1 194</b>	<b>358</b>	<b>672</b>	<b>927</b>	<b>773</b>	<b>1 320</b>	<b>19 888</b>
<b>EMPLOIS ET RESSOURCES CIRCULANTS HORS TRÉSORERIE</b>							
Variation des stocks	-45	-49	-1 685	-1 393	-2 829	-2 117	-21 250
Variations de dettes							
Fournisseurs	-209						
Autres		32		506			964
Variations des créances							
Clients	161						
Autres		-7	1 000	1 000	1 000		
Variations des autres circulants			-1 000	-1 000	-1 000		
Produits constatés d'avance							
Autres		-1					
Autres variations							
<b>VARIATION du BESOIN en FONDS de ROULEMENT</b>	<b>-93</b>	<b>-25</b>	<b>-1 685</b>	<b>-886</b>	<b>-2 829</b>	<b>-2 117</b>	<b>-20 286</b>
<b>TRÉSORERIE</b>							
Variations des disponibilités	1 101	333	-1 013	41	-2 056	-797	-398
Concours bancaires							
<b>VARIATIONS de la TRÉSORERIE</b>	<b>1 101</b>	<b>333</b>	<b>-1 013</b>	<b>41</b>	<b>-2 056</b>	<b>-797</b>	<b>-398</b>
<b>DISPONIBILITÉ EN FIN D'EXERCICE</b>	<b>1 706</b>	<b>2 039</b>	<b>1 026</b>	<b>2 080</b>	<b>-1 008</b>	<b>1 283</b>	<b>885</b>
<b>ENDETTEMENT CUMULÉ au 31/12</b>	<b>ÉTAT</b>	// // // // // //					
	<b>AUTRES</b>	0	0	0	0	0	0



# **ANNEXES**

**BUDGET 2013**

**ET**

**PREVISION D'EXECUTION 2012**

## TABLEAU PREVISIONNEL DES EFFECTIFS

CATÉGORIE	En effectif autorisé					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total catégorie I	0	1	1	0	0	0
Total catégorie II	2	4	5	6	7	7
Total catégorie III	4	10	11	11	12	12
Total catégorie IV	2	3	3	3	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>22</b>

Hors Directeur Général et Agent Comptable

## Engagements juridiques DÉPENSES

en k€								
ANALYSE DÉTAILLÉE DES POSTES ACHATS (Engagements juridiques)		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
Terrains ou immeubles à aménager	601							40
Autres approvisionnements	602							
<b>Achats d'études et prestations de service</b>	<b>604</b>	<b>90</b>	<b>49</b>	<b>4 965</b>	<b>3 164</b>	<b>18 408</b>	<b>14 282</b>	<b>14 967</b>
Achats d'études	6041	90	45	4 530	2 455	5 798	2 269	1 073
Mise en état des sols	6042						68	205
Frais annexes	6044		4	435	394	1 172	192	390
Entretien	6045							
Contributions financières aux équipements publics	6048				315	11 439	11 754	13 300
<b>Achats de matériel, équipements et travaux</b>	<b>605</b>						<b>975</b>	<b>2 822</b>
Travaux secondaires sur terrains	6053						85	360
Travaux tertiaires sur terrains	6054						784	2 112
Travaux sur constructions	6056						105	350
Autres travaux sur terrains	6058							
<b>Achats non stockés de matières et fournitures</b>	<b>606</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>14</b>	<b>23</b>
Achats de marchandises	607							
Frais accessoires incorporés aux achats	608							
<b>TOTAL ACHAT</b>	<b>60</b>	<b>112</b>	<b>74</b>	<b>4 990</b>	<b>3 184</b>	<b>18 433</b>	<b>15 270</b>	<b>17 853</b>

## IMMOBILISATIONS PROPRES AU FONCTIONNEMENT de L'EPA

en k€								
ANALYSE DÉTAILLÉE DES POSTES LIMITATIFS (Prise en charge)		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
205								
208								
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>20</b>		43	25	2	5	7	
Terrains	211			23 000				
Agencements et aménagements de terrains	212							
Constructions	213							
Constructions sur sol d'autrui	214							
Autres	215 à 218	53	22	9	2	52	50	62
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>21</b>	<b>53</b>	<b>22</b>	<b>23 009</b>	<b>2</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>62</b>
<b>IMMOBILISATIONS EN COURS</b>	<b>23</b>							
<b>TOTAL</b>	<b>20-21-23</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>23 034</b>	<b>4</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>62</b>

## Section des opérations courantes Charges de l'exercice (Compte 60)

en k€

ANALYSE DÉTAILLÉE DES POSTES ACHATS (Prise en charge)		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
<b>Terrains ou immeubles à aménager</b>	<b>601</b>							<b>40</b>
<b>Autres approvisionnements</b>	<b>602</b>							
<b>Achats d'études et prestations de services</b>	<b>604</b>	<b>45</b>	<b>49</b>	<b>1 685</b>	<b>1 393</b>	<b>2 829</b>	<b>1 995</b>	<b>7 273</b>
Achats d'études	6041	45	45	1 525	786	1 827	1 374	1 736
Mise en état des sols	6042						68	205
Frais annexes	6044		4	160	292	688	228	962
Entretien	6045						10	20
Contributions financières aux équipements publics	6048				315	315	315	4 350
<b>Achats de matériel, équipements et travaux</b>	<b>605</b>						<b>121</b>	<b>2 676</b>
Travaux secondaires sur terrains	6053						9	296
Travaux tertiaires sur terrains	6054						100	1 990
Travaux sur constructions	6056						12	390
Autres travaux sur terrains	6058							
<b>Achats non stockés de matières et fournitures</b>	<b>606</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>14</b>	<b>23</b>
<b>Achats de marchandises</b>	<b>607</b>							
<b>Frais accessoires incorporés aux achats</b>	<b>608</b>							
<b>TOTAL ACHAT</b>	<b>60</b>	<b>67</b>	<b>74</b>	<b>1 710</b>	<b>1 414</b>	<b>2 854</b>	<b>2 130</b>	<b>10 012</b>

## Etat Prévisionnel des recettes et dépenses Section des opérations courantes Charges de l'exercice (Comptes 62 et 64)

en k€

ANALYSE DÉTAILLÉE DES POSTES LIMITATIFS (Prise en charge)		2009	2010	2011		2012		2013
		réalisé	réalisé	DM	réalisé	prévision	prev exé	prévision
<b>Autres services extérieurs</b>	<b>62</b>	<b>174</b>	<b>288</b>	<b>724</b>	<b>457</b>	<b>692</b>	<b>416</b>	<b>630</b>
Personnel extérieur à l'établissement	621			5		10		10
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	622	64	109	176	88	196	61	172
Publicité, publications, relations publiques	623	41	93	430	294	387	282	341
Transports de biens et transports collectifs du persc	624		2	3	0	1	6	6
Déplacements, missions et réceptions	625	46	45	59	35	51	32	44
Frais postaux et frais de télécommunications	626	14	14	23	14	17	17	17
Services bancaires et assimilés	627	1		1	0	1	0	1
Divers	628	9	24	29	25	29	19	39
<b>Charges de personnel</b>	<b>64</b>	<b>1 340</b>	<b>1 674</b>	<b>1 800</b>	<b>1 647</b>	<b>1 850</b>	<b>1 489</b>	<b>1 840</b>
Rémunérations du personnel	641	946	1 179	1 264	1 165	1 299	1 032	1 270
Charges de sécurité sociale et de prévoyance	645	376	476	512	463	526	439	547
Autres charges sociales	647	18	19	24	20	24	18	23



## *PREVISION D'EXECUTION du BUDGET 2012 ET BUDGET 2013*

Lors de l'examen du de l'état prévisionnel des dépenses et des recettes pour l'exercice 2012, le conseil d'administration, en sa séance du 19 décembre 2011, a pris connaissance des perspectives de l'année.

Nous vous proposons de procéder à l'analyse de la prévision d'exécution budgétaire pour l'année 2012, dans un premier temps, puis à la présentation du budget 2013.

### **A – Rappel des grands équilibres du Budget 2012 – prévision d'exécution.**

D'une manière générale, l'année 2012 a été marquée par l'adoption, le 12 mars dernier du protocole de partenariat financier, dans la continuité du projet de territoire approuvé fin 2011. Désormais, l'activité opérationnelle de l'établissement, dans sa fonction d'aménageur, se définit par la réalisation des quatre opérations prioritaires prévues dans le protocole financier, dont le calendrier et l'équilibre financier sont précisés.

#### **1 : Les dépenses de l'EPA se répartissent en trois sections distinctes.**

EN K€	BUDGET 2012		PREVISION D'EXECUTION	
	ENGAGEMENTS	PRISE EN CHARGES	ENGAGEMENTS	PRISE EN CHARGES
Dépenses opérationnelles	18 433	2 829	15 256	2 117
Dépenses de fonctionnement	3 248	3 248	2 592	2 439
Dépenses d'investissement	57	57	57	57

Les engagements représentent les contrats (accord cadre, marchés) et conventions de financement (pont rail du pôle multimodal) à exécution pluriannuelle.

La prise en charge des dépenses opérationnelles et des dépenses de fonctionnement sont détaillée au point 2 au titre des charges de l'exercice.

Les dépenses d'investissement constituent des opérations en capital, elles correspondent à la réalisation de la maquette du projet du Grand Arénas présentée au MIPIM 2012 et utilisée lors de la concertation publique préalable et de diverses manifestations (expo-réal, SIMI) ainsi qu'à l'acquisition d'un logiciel graphique.

## 1 – 1 : Les charges opérationnelles – les opérations d'aménagement

Elles sont organisées autour des quatre opérations prioritaires prévues dans le projet de territoire et le protocole de partenariat.

**a) Le Grand Arénas** : Futur quartier d'affaires sur 51ha avec 680 000 m<sup>2</sup> de capacité constructive, cette opération a été engagée fin 2010. L'EPA a confié la conception de ce projet urbain à une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine travaillant autour de l'architecte-urbaniste catalan Josep Lluís MATEO qui assure également la maîtrise d'œuvre de la réalisation des espaces publics ainsi qu'un accompagnement des programmes immobiliers à développer sur le site et une assistance à la réalisation des dossiers réglementaires. Au cours de l'année 2012, les charges engagées (hors sous secteur du pôle multimodal) s'élèveront à 1 062 K€ et 291 K€ seront pris en charge. L'écart constaté entre la prévision initiale (437 K€) et la prévision d'exécution est principalement dû au report des études géotechnique, logement et commerce qui ne s'avèrent pas encore indispensables, à ce stade d'avancement du projet.

En 2013 les engagements de dépenses devraient s'élever à 585 K€ et 1 177 K€ seront effectivement pris en charge au titre, notamment, des études de maîtrise d'œuvre des espaces publics (AVP).

Le Grand Arénas intègre le sous secteur du **pôle multimodal de Nice Aéroport** qui devrait accueillir à terme plus de 17 millions de passagers par an et assurer une fonction de levier économique et urbain pour le développement du futur cœur de métropole. Pour ce sous secteur, le montant total des sommes engagées au cours de l'exercice 2012 devrait être de 12 926 K€ (dont 11 753 au titre de la convention Pont-rail) et donnera lieu à 1 060 K€ de prise en charge. Ce niveau est légèrement supérieur à ce qui était initialement prévu (1 029 K€) et est lié principalement aux études de maîtrise d'œuvre infrastructures.

En 2013 L'EPA entrera dans une phase d'étude technique approfondie et d'engagement de procédures administratives et réglementaires nécessaires à la mise en œuvre du projet d'aménagement des espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport. Les montants qui seront engagés devraient s'élever à 1 182 K€ et les prises en charge à 4 275 K€ dont 1 708 K€ au titre de la convention pont rail et 1 140 K€ au titre notamment des travaux de terrassement, de création et de dévoiement de réseaux et de démolition.

**b) Nice Méridia**, technopole urbaine : L'EPA a confié la conception de ce projet urbain à une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine travaillant autour de l'architecte-urbaniste Christian Devillers. Cette opération est l'occasion de réaliser un projet éco-exemplaire qui vise à recomposer un quartier déjà urbanisé de manière diffuse et disparate.

Cette opération a donné lieu, au cours de l'exercice 2012 à 1 168 K€ d'engagement de dépenses et 711 K€ ont été pris en charge principalement au titre de la conception du projet urbain, des études de maîtrise d'œuvre des espaces publics et de la concertation.

En 2013, l'EPA devrait engager 1 621 K€ de dépenses et 1 419 K€ devrait être pris en charge au titre notamment des études de maîtrise d'œuvre des espaces publics de l'assistance aux programmes immobiliers et de l'assistance aux dossiers réglementaires.



c) **La Baronne** : L'année 2012 a permis de réaliser les inventaires faune-flore et une étude de faisabilité urbaine sur le secteur Lingostière. A ce titre l'EPA a engagé au cours de l'exercice 2012 : 100 K€ dont 54 K€ seront pris en charge dans l'année.

En 2013, l'EPA engagera des dépenses à hauteur de 13 741 K€ et prendra en charge 3 118 K€ principalement pour le déménagement de CREAT et la réalisation du demi échangeur de la RM 6202bis et des VRD associés.

d) **L'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var** : Il s'agit d'un projet de recomposition et d'extension maîtrisée du centre ville portant sur 5 Ha et proposant une mixité sociale et fonctionnelle. Cette opération est en attente de lancement des études préalables.

Répartition par projet des engagements et charges opérationnelles de l'exercice en K€

Opération	BUDGET 2012 EN ENGAGEMENT			BUDGET 2012 EN PRISE EN CHARGE		
	Prévision initiale d'engagement	Prévision d'exécution d'engagement	TX d'exécution	Prévision initiale PC	Prévision d'exécution des PC	TX d'exécution des PC
Le Grand Arénas	1 309	1 062	81%	438	291	66%
le Pôle Multimodal	11 552	12 927	112%	1 029	1 061	103%
Nice Méridia	4 370	1 167	27%	1 011	711	70%
La Baronne-Lingostière	1 125	100	9%	319	54	17%
L'éco quartier de St Martin du Var	52	-	0%	32	-	0%
<b>TOTAL</b>	<b>18 408</b>	<b>15 256</b>	<b>83%</b>	<b>2 829</b>	<b>2 117</b>	<b>75%</b>

Répartition par type de charges :

Opérations	Montant (en K€)	Le Grand Arénas	le Pôle Multimodal	Nice Méridia	La Baronne-Lingostière	L'éco quartier de ST Martin du Var
Acquisition foncières	0					
Etudes et prestations	1 681	291	724	611	54	-
Contrib. Equip. Publics	315		315			-
Travaux	121		21	100	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>2117</b>	<b>291</b>	<b>1 061</b>	<b>711</b>	<b>54</b>	<b>-</b>

Il convient de rappeler que les charges opérationnelles constituent des stocks. A ce titre elles impactent la trésorerie de l'établissement mais elles sont neutralisées pour le dégagement du résultat de l'exercice de l'EPA.

## 1 - 2 : Les charges de fonctionnement

	Budget 2012	Prévision d'exé
Achats non stockés	25	14
Services extérieurs	631	467
Autre services extérieurs	691	416
Impôts, taxes et versts assimilés	7	6
Frais de personnel	1 850	1 489
Autres charges de gestion courantes	3	3
Charges financières	-	-
Charges exceptionnelles	-	5
Charges de fonctionnement	3 207	2 400

Le montant global des charges de fonctionnement a été évalué à 3 207 K€(hors dotations aux amortissements). Elles seront exécutées à hauteur de 75% au 31 décembre 2012.

Les principales raisons de cette moindre exécution sont :

- Les études générales : L'EPA n'a pas mis en œuvre la totalité du programme de travail prévu. En effet faute de moyens humains, l'ensemble des études de faisabilité et environnementale n'a pu être engagé complètement au cours de l'exercice. Parallèlement, des études d'impacts ont été réalisées dans le cadre des opérations et sont donc rattachées aux charges opérationnelles. Ainsi, 86 K€ ont été pris en charges comparativement au 243 K€ prévu.
- Les honoraires et la communication : L'EPA n'a pas engagé la totalité des actions de communication prévues dans le plan de prospection et de marketing opérationnel.
- Les frais de personnel : Ainsi que nous l'avons déjà indiqué lors de la présentation de l'exécution au 30 juin, les arrêts maladie du personnel de l'EPA ont entraîné le remboursement de 1 119 jours d'indemnité de sécurité sociale et la prise en charge de 830 jours d'indemnité versé par notre assurance prévoyance sans libérer les postes correspondants.
- Les recrutements récemment opérés (remplacement en CDD d'un salarié en arrêt maladie, recrutement du directeur du pôle aménagement territorial et d'un chef de projets immobiliers) ont été décalés par rapport à la prévision qui avait été faite pour l'exercice 2012.

## 2 : Les produits de l'exercice se répartissent comme suit :

En K€	Budget	prévision d'exéc
Participation des partenaires	3 500	3 499
Subvention FEDER	300	18
Subvention FNADT	150	150
Subvention CPER (part région)	58	
Subvention d'actions en partenariat		71
Produits de gestion courante	30	26
Produits financiers	-	11
Produits exceptionnels	-	2
<b>TOTAL</b>	<b>4 038</b>	<b>3 776</b>

- ❖ Les contributions des partenaires ayant été voté avant l'approbation du protocole de partenariat, ce poste a été reconduit à l'identique du budget 2011. Cependant, le Conseil Régional PACA et l'Etat ont versé leur contribution conformément aux montants prévus dans le protocole.
- ❖ La subvention FEDER concerne un aide permettant de financer les études du pôle multimodal
- ❖ La subvention FNADT concerne l'aide permettant de financer le plan d'action de l'EPA en matière de promotion et de marketing opérationnel.
- ❖ Les produits de gestion courante concernent les recettes liées à la sous-location de certains bureaux de l'EPA à l'EPF PACA et à l'antenne LGV PACA de RFF.
- ❖ Les produits financiers concernent les placements de trésorerie faits en 2011, cédés en 2012.

### 3 : Le résultat de l'exercice

	en prises en charges	
	Prévision Initiale	Prise en charges
Dépenses opérationnelles	2 829	2 117
charges d'exploitation	3 207	2 394
Variations de stocks	-2 829	-2 117
Dotations aux amortissements	41	41
Total charges d'exploitation	3 248	2 435
Produits d'exploitations	4 038	3 763
Résultat d'exploitation	790	1 328
Produits financiers	0	11
Charges exceptionnelles		5
Produits exceptionnels		2
Résultat exceptionnel	0	-3
Résultat net	790	1 336

Le résultat net comptable de l'exercice 2012 devrait donc s'établir à 1 336 K€

### 4 : La trésorerie

Au 31 décembre 2011, elle s'élevait à 2.080 M€ et devrait s'établir à 1 283 K€ au 31 décembre 2012.

En K€	FLUX
Trésorerie initiale	2 080
Total des dépenses	4 573
Total des ressources	3 776
Trésorerie finale	1 283

Le volume de trésorerie dégagé permettra à l'Epa de financer son 1<sup>er</sup> trimestre d'activité et de gérer au mieux sa recherche de financement pour couvrir le besoin généré par l'activité de 2013.

## B – Proposition de Budget 2013.

Structurellement, les comptes de l'établissement évoluent sensiblement et se consolident grâce

- Au transfert de foncier de la ville de Nice et de la Métropole vers l'EPA pour un montant évalué à un plus de 11 M€(terrains Grand Arénas et Nice Méridia).
- Au perspectives de conclusions des premières promesses de ventes au cours de 2013 pour un montant estimé à un peu moins de 21 M€

### 1 : Répartition des dépenses de l'EPA

BUDGET 2013			
EN K€	ENGAGEMENTS	PRISE EN CHARGES	RAPPEL PROTOCOLE
Dépenses opérationnelles	17 830	9 989	13 579
Dépenses de fonctionnement	3 351	3 351	3 871
Dépenses d'investissement	62	62	NP

#### 1 - 1 : Les dépenses d'investissement

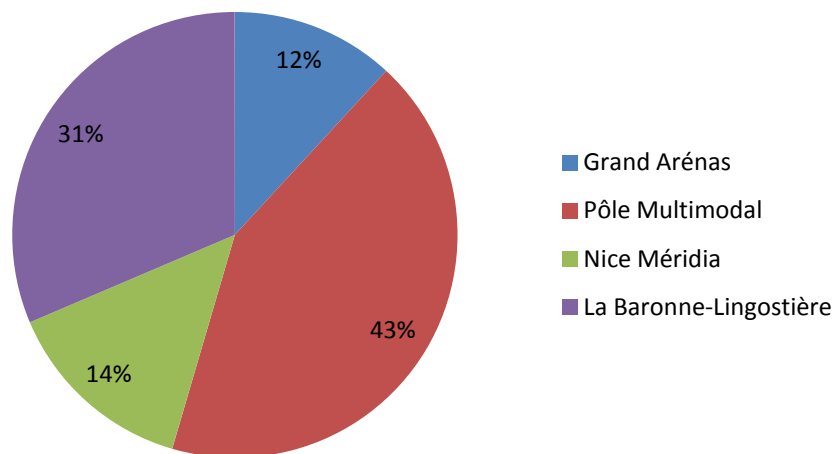
L'EPA doit renouveler une partie de son parc informatique (quatre PC) et son serveur, acquérir un logiciel graphique et par ailleurs, il est prévu comme au cours de l'exercice 2013 de faire réaliser une maquette du projet de Nice – Méridia ; à ces fins, un montant de 62 K€sera consacré à de l'investissement.

#### 1 - 2 : Les charges opérationnelles - les opérations d'aménagement

Les dépenses opérationnelles ont été décrites au point A 1-1 au titre des opérations d'aménagement.

Elles se répartissent par projet de la façon suivante :

Opération	Montant (en K€)	Le Grand Arénas	le Pôle Multimodal	Nice Méridia	La Baronne-Lingostière
Acquisitions foncières	40		40		
Etudes et prestations	2 923	1 177	931	689	125
Contrib Equip Publics	4 351		1 708		2 643
Travaux	2 676	-	1 596	730	350
<b>TOTAL</b>	<b>9 989</b>	<b>1 177</b>	<b>4 275</b>	<b>1 419</b>	<b>3 118</b>



### 1 - 3 : Les charges de fonctionnement

Les coûts de fonctionnement font l'objet d'une attention particulière, et, depuis 2010, l'établissement s'attache à maintenir leur réduction. Ainsi, entre la prévision de l'exercice 2010 et celle de 2013, hors charges financières induites par les emprunts nécessaires à l'activité opérationnelle de l'établissement, l'effort de réduction s'établit à plus de 32%.

D'un montant prévisionnel de 3 151 K€ (hors charges financières), le budget de fonctionnement de l'EPA est réduit de 56 K€ par rapport au budget initial de 2012.

L'augmentation de certains postes résulte de la prise en compte de dépenses dont le besoin est avéré. L'augmentation des charges de personnel est strictement encadrée par l'augmentation réglementaire ; sont prévus des recrutements en cours d'année permettant d'atteindre l'effectif autorisé ainsi que la possibilité d'accueillir des stagiaires (2).

Les charges financières ont été évaluées sur la base d'un échéancier prévisionnel de trésorerie, elles seront arrêtées en fonction du montant de l'emprunt effectif et de sa date de mobilisation.

	Budget 2012	Prév° d'exé 2012	Budget 2013	Protocole
Achats non stockés	25	14	23	25
Services extérieurs	631	467	648	599
Autre services extérieurs	691	416	630	652
Impôts, taxes et versts assimilés	7	6	7	16
Frais de personnel	1 850	1 489	1 840	1 986
Autres charges de gestion courantes	3	3	3	3
Charges financières	-	-	200	590
Charges exceptionnelles	-	5	-	-
<b>Charges de fonctionnement</b>	<b>3 207</b>	<b>2 400</b>	<b>3 351</b>	<b>3 871</b>

## 2 : Les ressources de l'exercice

### 2 - 1 : Les contributions des partenaires

Les participations financières telles que définies par le protocole de partenariat s'établissent comme suit :

En K€	Budget 2012	Budget 2013
ETAT	1 500	1 453
CG 06	600	182
CR	600	726
NCA	720	318
CCCA	80	
TOTAL	3 500	2 679

Désormais et conformément au protocole de partenariat financier le montant des contributions annuelles en numéraire des partenaires aux projets d'aménagement est réduit de plus de 820K€

Par rapport aux hypothèses inscrites dans le protocole de partenariat financier, il convient de souligner le décalage entre le lancement des premières phases opérationnelles en 2013 (Pont-rail, échangeur de la Baronne ...) et la perception des premières recettes issues des cessions foncières, celles-ci étant retardées en raison des procédures préalables en cours (SCHAE, modification PLU...)

### 2 - 2 : les produits d'exploitation

En K€	Budget 2013
Participation des partenaires	2 679
Subvention FEDER	282
Subvention d'actions en partenariat	53
Produits de gestion courante	26
TOTAL	3 040

- ❖ La subvention FEDER concerne un aide permettant de financer les études du pôle multimodal
- ❖ La subvention d'actions en partenariat correspond à l'aide à l'ingénierie de projet octroyée par la CDC dans le cadre des actions « ville de demain »
- ❖ Les produits de gestion courante concernent les recettes liées à la sous-location de certains bureaux de l'EPA à l'EPF PACA et à l'antenne LGV PACA de RFF.

## 2 – 3 : Les recettes en capital :

Le financement des opérations d'aménagement nécessite le recours à l'emprunt d'un montant de 9 M€

En effet, comme nous l'avons expliqué supra, le décalage des cessions des droits à construire ne permettra à l'EPA de percevoir, au cours de l'exercice 2013, que des acomptes des promesses de ventes sur des terrains situés dans le périmètre des opérations du pôle multimodal et de Nice - Méridia.

Par rapport au besoin de financement prévu au protocole pour l'exercice 2013, soit un besoin cumulé (2012-2013) estimé à près de 10M€, le montant inscrit à l'EPRD est conforme aux hypothèses retenues pour l'élaboration du plan d'affaires de l'EPA.

## 3 : le Résultat

	Budget 2012	Prév° exéc 2012	Prévision 2013
Dépenses opérationnelles	2 829	2 077	9 989
charges d'exploitation	3 207	2 394	3 151
Variations de stocks	-2 829	-2 077	-9 989
Dotations aux amortissements	41	41	40
Total charges d'exploitation	3 248	2 435	3 191
Produits d'exploitations	4 037	3 763	3 040
Résultat d'exploitation	789	1 328	-151
Résultat financier	0	11	-200
résultat exceptionnel	0	-3	0
Résultat net	789	1 336	-351

Le compte de résultat tient compte des éléments prévisionnels ci-dessus.

Au total, le budget 2013 prévoit des charges d'exploitation de 3 191 k€ pour des produits d'exploitation de 3 040 k€ soit un déficit d'exploitation de 151 K€. Compte tenu des charges financières générées par l'emprunt et estimées à 200 K€, le résultat comptable prévisionnel de l'exercice 2013 devrait s'établir à un déficit de 351K€



## 4 : La trésorerie

Partant d'une trésorerie évaluée à fin 2012 à 1 283 K€ et considérant les flux engendrés par les dépenses et recettes décrites précédemment, la structure devrait se répartir ainsi :

En K€	FLUX
Trésorerie initiale	1 283
Total des dépenses	13 402
Total des ressources	3 040
Emprunt	9 000
Solde des comptes de tiers	964
Trésorerie finale	885



CONSEIL D'ADMINISTRATION  
10 décembre 2012

## DELIBERATION N° 2012-....

### Etat prévisionnel des recettes et des dépenses de l'exercice 2013

Vu le décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008 portant création de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var, et notamment son article 7, point 1 et 2

Vu l'arrêté du ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé du logement portant nomination de M. Xavier HEMEURY en qualité de directeur général de l'EPA plaine du Var à compter du 2 avril 2012,

Vu le rapport de présentation,

#### **Le Conseil d'Administration :**

- approuve l'état prévisionnel des recettes et des dépenses 2013 et la prévision d'exécution 2012 de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var.
- autorise le directeur général à contracter auprès d'un ou de plusieurs établissements bancaires un emprunt d'un montant maximal de neuf millions d'euros.
- le directeur général et l'agent comptable sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente délibération.

Le Président du Conseil d'Administration

Le Préfet des Alpes-Maritimes

Christian TORDO

Christophe MIRMAND



- Point n° 3 -

**Mise en œuvre des procédures liées à l'opération d'aménagement  
des espaces publics et des voiries  
du pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport**

Rapport de présentation

**I / POINT D'ETAPE SUR L'AVANCEMENT DU PROJET**

**1/ Procédures**

Concertation publique préalable

Le bilan de la concertation publique préalable sur le projet d'aménagement du Grand Arénas et du pôle d'échanges multimodal a été approuvé au conseil d'administration du 20 juillet 2012 dans le cadre des dispositions des articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme.

Etude d'impact

Les travaux, objet de l'intervention de l'EPA n'étant pas soumis de façon systématique à une étude d'impact, l'EPA a déposé auprès de la DREAL une demande d'examen au cas par cas sur la nécessité de réaliser une étude d'impact.

Cette démarche a conclu à la nécessité de réaliser une étude d'impact sur les espaces publics et voiries du pôle d'échanges multimodal qui a été préparée en fonction des études d'avant-projet.

Cette étude d'impact sera soumise à l'enquête publique. L'objectif est de tenir cette enquête publique en mars 2013 avec un arrêté de déclaration de projet en juin 2013.

**2/ Etudes de conception, études techniques**

Phase AVP des espaces publics du pôle d'échanges multimodal

Le groupement titulaire de l'accord cadre de maîtrise d'œuvre urbaine a rendu un dossier finalisé au stade des études d'avant projet (AVP) en juin 2012, depuis, de nombreux échanges techniques ont eu lieu avec les partenaires concernés.

Un processus d'échanges et de validation du projet AVP a été mis en place entre l'EPA et l'ensemble des services de la Métropole qui seront conduits à gérer les espaces publics réalisés par l'EPA après remise des ouvrages.

Les études de la phase PROJET seront engagées en décembre 2012.

### Schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble

La conception du projet urbain est menée en totale cohérence avec la prise en compte du risque inondation. Tel que prévu au PPRI basse vallée du Var, un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) sur le secteur du Grand Arénas et du pôle d'échanges multimodal a été réalisé. Après échanges avec les partenaires, la modélisation définitive du SCHAE a été transmise au préfet des Alpes Maritimes pour validation au mois d'octobre dernier.

Une procédure de révision simplifiée du PPRI, à l'initiative de l'Etat, va être engagée pour traduire au plan réglementaire les conclusions issues du SCHAE.

Le SCHAE fait l'objet d'un point d'information au présent conseil d'administration.

### Etude technique sur les bâtiments du MIN (patatiers et sanitaires)

L'EPA a engagé les diagnostics amiante et plomb préalables à la démolition des bâtiments. La maîtrise d'oeuvre en charge de l'opération de déconstruction réalise actuellement les études PROJET-DCE. Cette opération est un préalable au démarrage des travaux du pont-rail.

### Concessionnaires

L'EPA a consulté l'ensemble des concessionnaires et propriétaires de réseaux sur la base des propositions de dévoiements émises par le bureau d'étude Egis, il s'agit maintenant de valider leurs solutions de dévoiement. Les travaux seront réalisés de juillet 2013 à fin 2013.

La métropole NCA souhaite confier à l'EPA, par une convention de maîtrise d'ouvrage unique, le dévoiement de ses réseaux (EP, EU). L'objectif est de mettre en place cette convention entre l'EPA et la métropole NCA dans les semaines à venir.

### Lycée hôtelier Paul Augier

Des réunions de travail se poursuivent avec la Région PACA, la direction du Lycée Hôtelier, la Métropole NCA et l'EPA ; Mateo Arquitectura propose un nouvel aménagement du parvis et des accès au lycée pour l'intégrer au nouveau quartier.

### Pont-rail

Les séances de travail se poursuivent entre l'EPA, RFF et la Métropole NCA, Mission tramway, pour gérer les interfaces techniques entre les trois projets : les espaces publics du pôle d'échanges, le pont-rail et la réalisation du tramway.

### Etude de circulation générale sur le grand Arénas (pour mémoire)

Cette étude prend en compte l'ensemble des projets d'urbanisation et d'infrastructures prévus au terme de la réalisation du Grand Arénas, dans la basse plaine du Var.

Elle a permis d'obtenir :

- l'impact de la réalisation du Grand Arénas aux divers horizons de livraison des infrastructures de transport (tramway, gare(s)...) ;
- un zoom sur l'organisation de la circulation au cours de la première période de travaux 2014-2015 ;
- un zoom sur l'accessibilité à l'aéroport ;

### **3/ Apports de foncier, cessions, actions Eco-Cité**

#### Apports fonciers

Une promesse de cession (pour un ensemble de terrains valorisé à 7,8M€) a été approuvée au Conseil Métropolitain du 19 octobre 2012 et au conseil municipal du 23 novembre 2012 pour l'apport des parcelles à l'EPA de la part de la métropole NCA et la ville de Nice au titre de la participation de ces deux collectivités au protocole de partenariat financier pour l'Eco-Vallée, signé par les partenaires le 12 mars 2012. Conformément aux termes du protocole de partenariat 2011-2026, Les collectivités ont engagé les démarches qui vont permettre de libérer les fonciers du pôle de leurs occupations actuelles.

Parallèlement, le Préfet a pris le 11 septembre 2012 deux arrêtés approuvant la réduction de l'enceinte du marché d'intérêt national consécutive à :

- l'aménagement de l'autoroute A8 entre Saint-Laurent-du-Var et Nice Saint-Augustin (arrêté n° 2012-909) ;
- la mise en œuvre du pôle d'échanges multimodal (arrêté n° 2012-910).

#### Acquisition foncière :

L'EPA a engagé des discussions avec RFF pour acquérir une emprise de 208m<sup>2</sup>, nécessaire à la réalisation de l'îlot 3.3 du pôle d'échanges multimodal (inscrite au budget 2013).

#### Actions EcoCité, cessions foncières

##### *Ilots à haute performance énergétique et environnementale*

Deux énergéticiens EDF et GDF ont présenté à NCA et à l'EPA une première proposition technique visant la réalisation de deux îlots, vitrine de leurs savoir faire en matière de performance énergétique en milieu méditerranéen et dans un contexte fragilité du réseau électrique.

L'EPA a engagé un processus itératif visant à agréer progressivement les projets d'îlots exemplaires. Ce processus doit aboutir à la signature d'une promesse synallagmatique entre l'EPA et les opérateurs immobiliers qui réaliseront les ilots.

##### *Espace public innovant*

Un marché subséquent a été passé avec Mateo Arquitectura pour l'identification et la mise en œuvre de solutions innovantes pour la conception des espaces publics du pôle d'échanges, notamment en matière de lutte contre la formation d'îlots de chaleur en milieu urbain. Les travaux sont en cours pour réaliser un outil de modélisation des Ilots de Chaleur Urbains.

### **4/ Coordination des maitrises d'ouvrage**

Un protocole de coordination des maîtrises d'ouvrages a été finalisé en octobre avec les partenaires concernés par la réalisation du pôle d'échanges multimodal. Les partenaires conviennent de la légitimité de l'EPA à tenir un rôle de coordinateur des maîtres d'ouvrage et de garant de la cohérence d'ensemble.

Ce protocole est présenté aux instances délibérantes des collectivités partenaires aux dates suivantes : Conseil Régional PACA le 14 décembre, Conseil Général des Alpes Maritimes le 13 décembre.

Ce protocole est présenté en point d'information au présent conseil d'administration.

## **II / OBJET DE LA DELIBERATION ET PROCHAINES ETAPES**

Le dossier joint au présent rapport de présentation permet de présenter le projet de pôle d'échanges multimodal dans son état actuel de définition, ainsi que le résumé non technique de l'étude d'impact du projet

Afin d'engager la suite des procédures et études techniques, il est proposé au conseil d'administration de prendre acte de l'avancée des études techniques et d'autoriser le directeur général de l'EPA à poursuivre ces études techniques et à mener à bien les procédures réglementaires constituées notamment d'une enquête publique sur l'étude d'impact. Ce processus permettra de proposer un projet à la validation du conseil d'administration à l'issue de l'enquête publique.

Etablissement public d'aménagement de la Plaine du Var

# Présentation du projet de pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport

Conseil d'administration décembre 2012



Le projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport s'inscrit dans l'opération du Grand Arénas et constitue avec le projet de ZAC du Grand Arénas des opérations connexes avec de fortes synergies.

Le périmètre du projet de pôle d'échanges multimodal a été choisi du fait d'une localisation exceptionnelle :

- il se situe au cœur de l'aire urbaine niçoise et au contact des principales zones de projet de l'Eco-Vallée, aire majeure de développement pour la métropole niçoise,
- il bénéficie de la présence des principales infrastructures de transport urbaines et interurbaines (ligne de chemin de fer, projet de tramway, autoroute A8, aéroport, route de Grenoble, voie Mathis etc.).

Réaliser un projet de pôle d'échanges multimodal sur ce périmètre permet donc une connexion optimale des modes de transport et augmente significativement l'efficacité du réseau de transport en commun au profit des usages et dans un objectif de réduction de la part de l'automobile dans les déplacements.

En outre, la réalisation d'un tel projet donne au périmètre concerné un niveau d'accessibilité en transport en commun exceptionnel.

Une équipe de maîtrise d'oeuvre urbaine a débuté ses études au début du mois de mars 2011 sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA. Elle rassemble, dans une équipe pluridisciplinaire, l'architecte urbaniste J.L. Mateo, l'atelier Ville et paysages, la société d'ingénierie Egis France et DTZ consulting. Elle est liée à l'EPA par un accord cadre sur neuf ans. Cette équipe a notamment en charge :

- une mission de conception et de suivi du projet urbain,
- le schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble,
- une mission d'accompagnement des projets immobiliers au niveau architectural et pour ce qui concerne les performances environnementales,
- la maîtrise d'oeuvre des espaces publics.

## Parti général d'aménagement

Les pôles d'échanges, lieux privilégiés d'accès aux différents réseaux de transport public, demeurent des lieux stratégiques pour le développement urbain. Les mobilités, les usages urbains et la place de la nature en ville se jouent dans l'espace public.



Figure 1 Situation du pôle d'échanges multimodal St Augustin



- **Inscrire le pôle d'échanges multimodal au sein du Grand Arénas**

Sur les 51 ha qui composent l'ensemble du Grand Arénas, le secteur Pôle Multimodal s'étend sur un périmètre opérationnel de 8 ha (figure 2), suivant un périmètre d'étude validé par les collectivités et les autorités organisatrices des Transports. L'axe structurant de composition urbaine relie la route de Grenoble à la Promenade des Anglais connectant ainsi le pôle d'échanges à l'aéroport et aux quartiers périphériques : au Nord, le Centre administratif départemental des Alpes-Maritimes (CADAM) et le Projet de Rénovation Urbaines (PRU) des Moulins, à l'Est, l'Arénas. La mise en relation de tous les modes de transports, du local à l'international, sera matérialisée par un axe Nord-Sud, espace public urbain entre l'aéroport Nice Côte d'Azur et la future gare routière, dédié aux modes doux et aux transports en commun (figure 3).

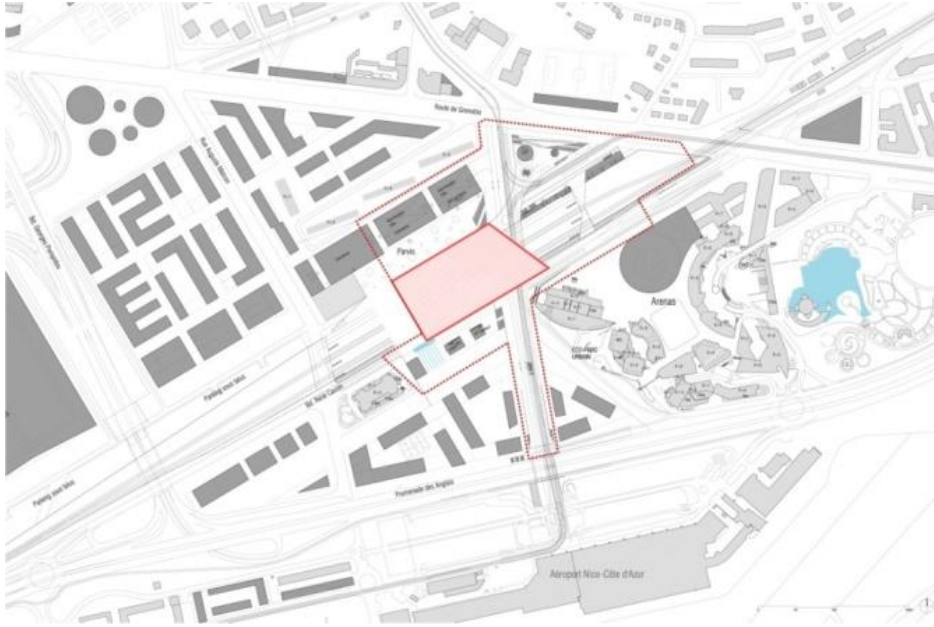


Figure 2 Périmètre du projet dans son environnement urbain (Mateo Arquitectura)

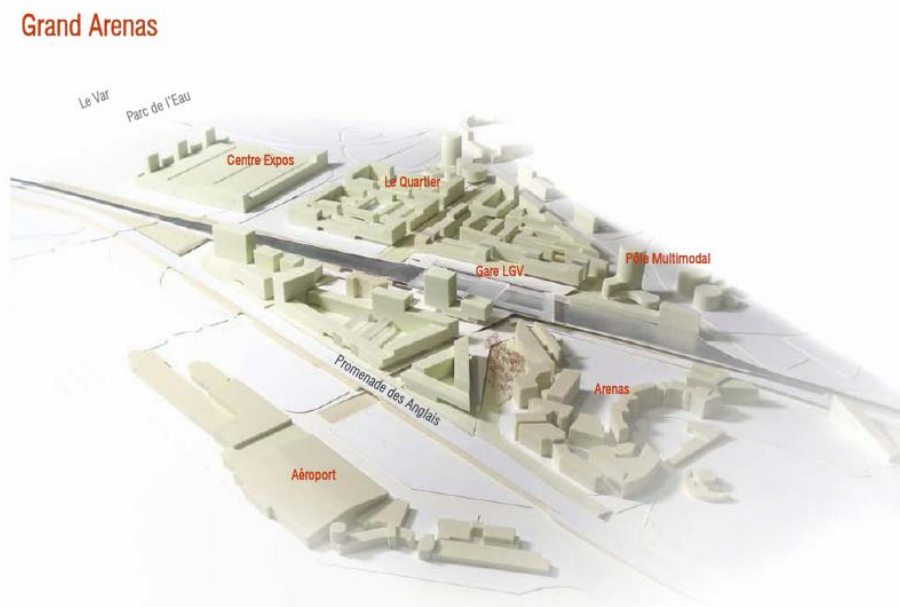


Figure 3 Vue maquette Mateo Arquitectura (Mateo Arquitectura)

## Pôle Multimodal - Espaces Publics



Figure 4 Visuel Mateo Arquitectura (Mateo Arquitectura)

## Les axes infrastructurels Est-Ouest



Figure 5 Les axes du projet (Mateo Arquitectura)

La **cohérence d'ensemble** a été prise en compte dès la phase de conception. Les études relatives au pôle d'échanges multimodal ont été conduites simultanément à celles du Grand Arénas et du parc des expositions. Ces équipements sont indispensables pour conforter la vocation internationale du quartier d'affaires.

Le programme du pôle d'échanges multimodal constitue un quartier de ville d'environ 102 000M<sup>2</sup> de surface de plancher qui comprend : 91000 m<sup>2</sup> de services (bureaux et hôtel), 2 507 m<sup>2</sup> de commerces, 8 622 m<sup>2</sup> d'équipements. Ce programme offre une dynamique économique et une centralité pour les mobilités sur le quartier du Grand Arénas.

- **Répondre à un désir de nature en ville**

L'EPA Plaine du Var s'engage à respecter un certain nombre d'exigences, notamment via l'identification et l'application de bonnes pratiques d'aménagement. Le **Cadre de référence pour la qualité environnementale** – établi par l'EPA - définit des niveaux d'objectifs optimaux pour l'aménagement et la construction dans la plaine du Var. Ainsi, les espaces publics du pôle d'échanges multimodal sont conçus en conformité avec ce cadre de référence.

Afin de développer des **espaces paysagers** tout en favorisant l'économie en eau d'arrosage, le projet de pôle d'échanges multimodal est conçu pour retrouver sur son site 2,5 ha de plantations en pleine terre sur les 5 ha d'espaces publics (figure 4). Respectueux de la richesse naturelle de la Méditerranée, les aménagements paysagers sur ces espaces seront déclinés sur une palette végétale adaptée au contexte climatique, non envahissante, ni allergisante.

La liaison entre le centre d'affaires de l'Arénas et l'axe tramway fera place à la biodiversité grâce à un Eco-parc urbain – hors périmètre de l'étude d'impact - planté d'arbres de hautes tiges. Cet espace de nature rejoint la Promenade des Anglais - Edouard Corniglion Molinier créant ainsi une continuité entre la promenade maritime et la promenade arborée, en référence au patrimoine paysager de l'arrière-pays.

Le paysage a été dessiné pour accompagner la promenade. Ainsi, les cheminements piétons sont bordés d'arbustes et d'essences locales de moyenne taille tandis que le parcours du tramway suit un alignement de palmiers jouant ainsi sur les différentes échelles spatiales.

## Innover pour l'éco-exemplarité

L'EPA s'engage également à apporter à la plaine du Var une autre vision de l'aménagement en mettant à profit les innovations qui font la ville durable. A ce titre, le pôle d'échanges multimodal sera l'occasion de démontrer que la durabilité articule plusieurs enjeux. Outre la question de la mobilité, ce sont plusieurs actions qui illustreront l'éco-exemplarité :

- La mise en place de systèmes de surveillance, d'alerte et de gestion des inondations,
- La gestion « intelligente » des stationnements, limitant la place de la voiture,
- La réduction des « îlots de chaleur »,
- La création d'îlots à énergie positive,
- Les systèmes intelligents d'information en temps réel.

Dans le cadre du plan Ville Durable du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le projet de pôle d'échanges multimodal a été sélectionné en qualité de projet EcoCité. La démarche EcoCité participe d'une politique publique ambitieuse qui prône des villes plus respectueuses de leur environnement. Treize projets d'écocités – dont Nice – ont été retenus en 2009. Une part importante de ce travail porte sur les projets technologiquement innovants, auxquels l'Etat apportera son soutien financier pour ce qui participe significativement à l'amélioration des transports, de la gestion des ressources et du recyclage des matériaux, de la production d'énergie renouvelable et de la récupération d'énergie, des réseaux intelligents, de la construction, de la biodiversité, des inondations, etc.

## Les axes du projet

- **Favoriser les liens entre les grands axes de l'estuaire**

Un des principaux objectifs du projet a été de dessiner une organisation du quartier intermodal selon un axe Nord-Sud de part et d'autre de la voie ferrée, et ce, autour d'un espace public permettant de relier les fonctionnalités de transport entre elles (figure 5).

**L'Axe du pôle** - dédié à la circulation exclusive des transports collectifs et des modes doux – permettra aux piétons, vélos, taxis, tramway, bus/cars urbains et interurbains et navettes de l'aéroport de transiter entre l'aéroport et la route de Grenoble. La création d'un pont-rail, sous la voie ferrée rendra possible la liaison tram entre le pôle d'échanges au Sud, dans le centre ville de Nice et le CADAM, via le pôle d'échanges multimodal St Augustin, en passant par les deux terminaux de l'aéroport.

Au-delà de cette problématique locale, une meilleure organisation des axes de circulation au niveau de l'estuaire du Var rendra également plus accessible et intelligible l'axe de circulation le long du fleuve. La maîtrise d'oeuvre a en effet dessiné l'Axe du Pôle dans la continuité du boulevard Paul Montel qui reliera la future Voie de 40m, au Nord, jusqu'au Grand Stade.

- **Intégrer les axes de circulation au tissu urbain**

La bande littorale doit retrouver un caractère de « promenade » en proposant d'apaiser le trafic, requalifier les espaces publics et valoriser les transports en commun. Les trois axes en question sont le boulevard René Cassin, la Promenade des Anglais-Edouard Corniglion Molinier et la route de Grenoble.

### **La Promenade des Anglais-Promenade Corniglion Molinier (Figure 6)**

Fort des atouts de cette Promenade, il est nécessaire de rendre au tronçon Ouest de cette voie emblématique sa vocation d'avenue « vitrine », une véritable entrée de ville. Ainsi, ce secteur connaîtra une densification de la constructibilité, pour constituer une véritable façade urbaine le long de la Promenade.

Il est donc essentiel que l'Axe du pôle soit accessible depuis la Promenade des Anglais. Ainsi, piétons et cyclistes peuvent emprunter les différents accès proposés depuis cette voie - une allée en pente douce et un escalier - pour rejoindre le boulevard urbain que constitue cet Axe.

### **La route de Grenoble**

La route de Grenoble, qui est actuellement une voie fortement circulée, sera requalifiée en **boulevard urbain** pour offrir un espace public partagé entre les différents modes, le principe de son insertion impliquant la transformation de cette voie en une artère urbaine.

La route de Grenoble est d'ores et déjà un axe stratégique de circulation automobile. Le partage de la voirie avec les autres modes de mobilité dont l'aménagement de deux demi-stations de tramway participera d'un apaisement de la voirie. Non moins important, la connexion avec l'axe structurant nord-sud du tramway qui mène au passage sous la voie ferrée et se connecte à la gare ferroviaire et à la gare routière.

### **La voie ferrée (Figures 7 et 8)**

Située à l'Ouest de l'Axe du pôle, la **gare ferroviaire** représente un enjeu pour la mobilité tant à l'échelle de la Métropole que du Département ou de la Région pouvant s'étendre au-delà des frontières avec la jonction à la ligne à grande vitesse italienne. Le réseau ferroviaire porte des enjeux de mobilités fondamentaux et structurants pour le projet axé sur le développement de l'offre de transports collectifs.

En outre, la vocation du pôle d'échanges multimodal est d'organiser l'accessibilité des échanges entre les différents équipements de transport. Ainsi, le projet a organisé le pôle en plaçant la gare ferroviaire au centre des échanges, entre la gare routière et l'aéroport et grâce à l'accessibilité via l'Axe du pôle (figure 6)

Architecturalement, le nouveau bâtiment dédié à la gare signale l'entrée d'un espace ouvert et central améliorant ainsi la lisibilité de l'infrastructure pour les voyageurs.

Maquette Grand Arenas. L'Axe du Pôle Multimodal depuis la Promenade des Anglais



Figure 6 Maquette du Grand Arénas et de l'axe du pôle, depuis la Promenade des Anglais (Mateo Arquitectura)

La séquence de la voie ferrée

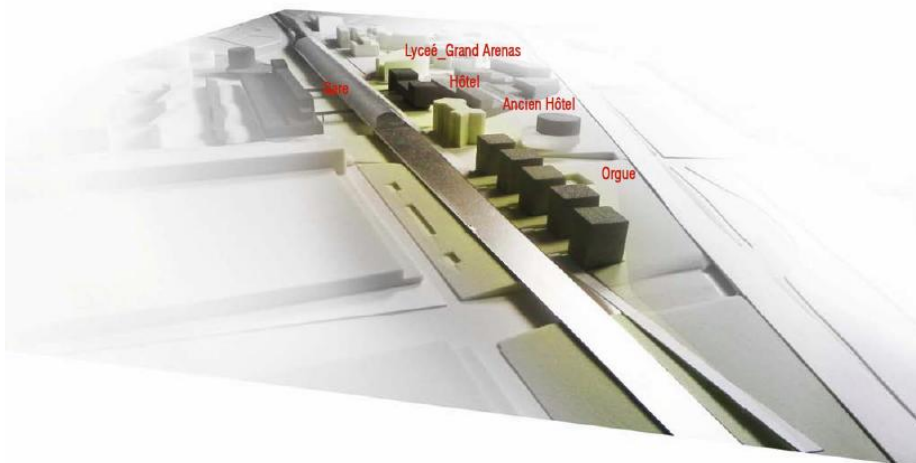


Figure 7 Séquence de la voie ferrée (Mateo Arquitectura)

### Les arrêts du tramway au nord des voies ferrées



Figure 8 Représentation des arrêts du tramway (Mateo Arquitectura)

### La Forêt entre l'Axe du Pôle et l'Arenas



Figure 9 Représentation de l'écoparc urbain (Mateo Arquitectura)

## Le Pôle Multimodal \_ Le Parvis des Gares (gare ferroviaire et gare routière)

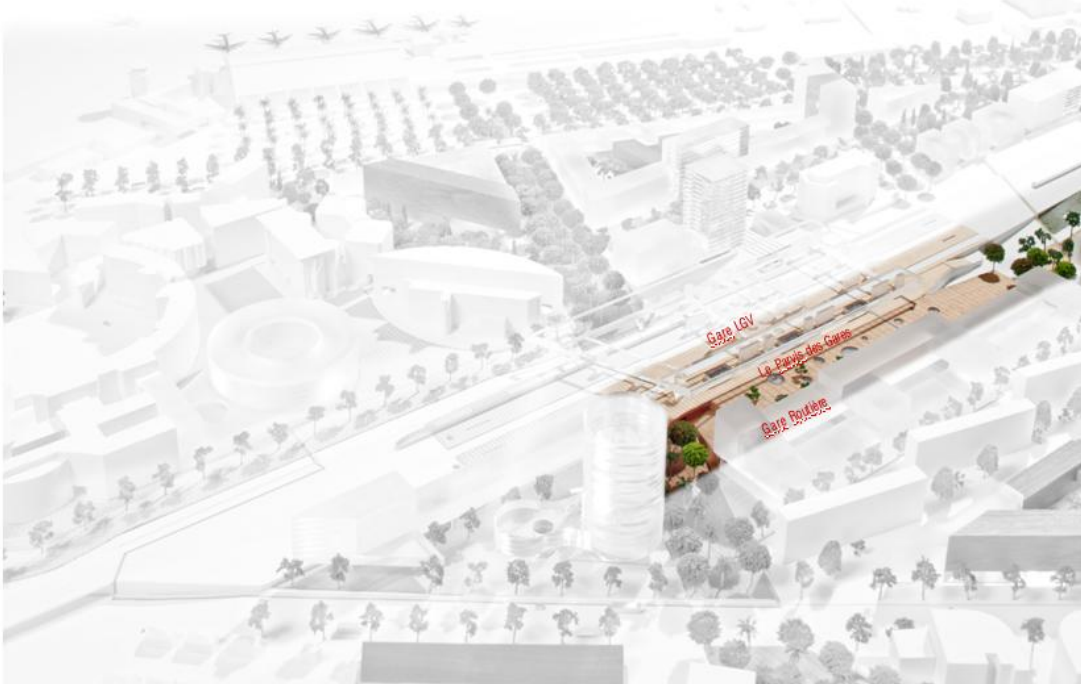


Figure 10 Vue du parvis des gares (Mateo Arquitectura)

### • Concilier accessibilité et risque d'inondation

Conformément aux préconisations du Plan de prévention des risques d'inondation de la basse vallée du Var, un **Schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement** d'ensemble est réalisé pour cette opération afin de garantir une cohérence optimale entre la conception du quartier urbain et la prise en compte du risque d'inondation.

Le projet est l'occasion de construire une nouvelle topographie qui alterne alignement au dessus ou au dessous du niveau du terrain naturel. Ainsi, les activités seront préservées de la côté inondable et l'organisation de l'Axe avec le passage du tramway est compatible avec le PPRI (Figure 11).

Outre la mise hors d'eau, le remodelage de la topographie permettra également de :

- relier les infrastructures de transports aux espaces publics situés au dessus de la cote d'inondabilité, par des circulations en pente douce (de 4% maximum)
- relier les différents quartiers aux espaces publics en retrouvant des continuités piétonnes.

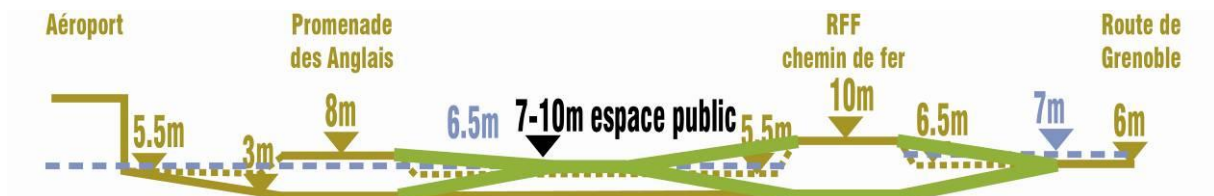


Figure 11 Visuel Mateo Arquitectura (Mateo Arquitectura)

## Espaces publics et intermodalité

Il s'agit de créer des espaces de qualité permettant de relier les fonctionnalités de transport, les programmes immobiliers et les équipements du pôle.

En effet, le projet accentue la vocation transport de cet espace en ajoutant des équipements à l'existant. Ainsi, le pôle d'échanges multimodal offre plusieurs modes (Figure 12) :

- le train avec la gare ferroviaire (îlot 3.5),
- le tramway avec une nouvelle station composée de 3 demi-quais (îlot 3.2),
- le bus grâce à la construction d'une gare routière urbaine et interurbaine (îlot 3.1),
- le vélo avec des parcs à vélos (îlot 3.3),
- la voiture via une offre de stationnement en parc relais (îlot 3.5).

L'espace public est un point structurant conforté par la présence d'infrastructures qui offrent des liaisons longues distances entre un lieu périphérique et l'hypercentre et un parc relais compact, non saturé, bon marché, qui permet aux automobilistes d'éviter les embouteillages.

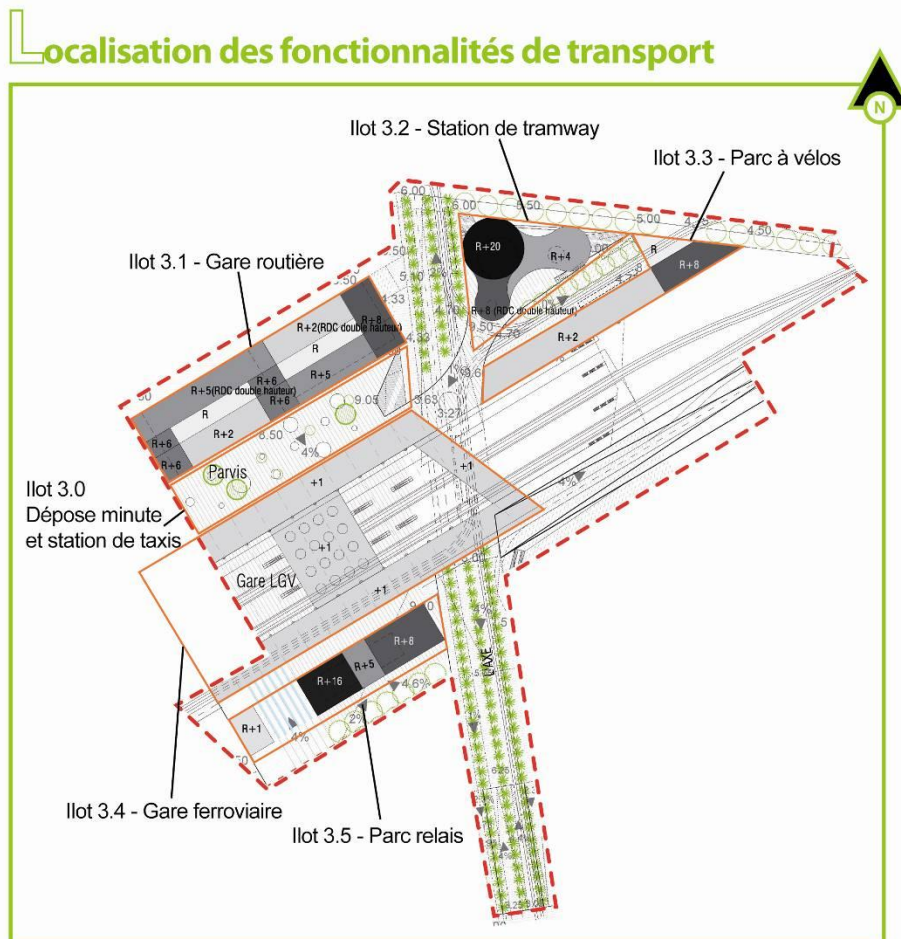


Figure 12 Localisation des fonctionnalités de transport (Mateo Arquitectura)



## Les équipements de transport du pôle d'échanges multimodal

### Stations de tramway

La localisation des trois demi-quais est conforme aux éléments définis dans le dossier DUP Tramway ligne Est-Ouest et présentés au public dans le cadre d'une procédure de concertation et d'enquête publique réalisée pour Déclaration d'Utilité Publique. En outre, elle est cohérente avec l'identification des nouveaux lieux urbains majeurs dans le projet via la connexion avec les autres infrastructures de transport.

Le voyageur attendra son tramway sur l'un des trois demi-quais. La lisibilité des parcours sera facilitée par l'orientation propre à chaque quai :

- 1.- face à la gare routière au pied de l'îlot 3.2, la ligne T3 venant de Nice, en direction Nord,
- 2.- sur la directrice du faisceau ferroviaire (face à l'îlot 3.3) proche de la route de Grenoble, les lignes T2 et T3 en direction Nice, venant du Nord et de l'Aéroport. Le positionnement de ce quai permettra l'accès sous voies ferroviaires vers le secteur Arénas,
- 3.- sous le pont-rail, la ligne T2 venant de Nice, allant vers l'aéroport.

La distance entre les trois demi-quais est de moins de 100m, de même que les distances aux autres gares, ce qui confère à ce triangle une valeur de localisation renforcée par l'accessibilité. Les dimensionnements des trois demi-quais s'ajustent aux disponibilités de l'espace : la longueur des quais est environ 55 m pour accueillir des rames de 44 m.

Le revêtement sol des quais sera semblable à celui du trottoir sur lequel il se situe, en continuité visuelle : les deux quais sur l'axe seront en dalles de pierre de granit, tandis que le quai juxtaposé au Nord du faisceau sera dallé en pièces de béton.

### Gare routière

Cette nouvelle infrastructure participe à rendre plus urbaine la route de Grenoble en l'intégrant à un pôle fonctionnel. Au sein du futur quartier, la gare routière se situe au Nord du périmètre du pôle et dessert de nombreux logements. Accessible depuis la route de Grenoble et la gare ferroviaire, le programme mixte de l'opération prévoit une utilisation des étages pour des activités tertiaires, qui profiteront ainsi, à la fois de cette multimodalité, et de la proximité du centre d'affaires du Grand Arénas. Dans ce contexte, le parvis de la gare constituera un espace de connexion entre les différents équipements de transport.

### Gare Ferroviaire

L'opération du pôle d'échanges multimodal constitue une opportunité de réaménager l'équipement structurant que constitue la ligne ferroviaire. Le principe de son insertion dans le quartier du Grand Arénas impliquant la transformation de cette infrastructure en un pôle urbain. Côté Sud, il s'agit de positionner une série de bâtiments qui accompagneront l'arrivée du train, depuis le passage du Var jusqu'à la gare ferroviaire. Côté Nord, seront construits des parkings en dessous du talus, sans bloquer les vues, de façon à permettre une bande en largeur qui ouvre l'espace face au parc des expositions.

### Schéma de parkings dans le pôle multimodal

Le projet du pôle multimodal envisage plusieurs parkings relais qui doivent permettre l'accessibilité directe des usagers selon leur provenance. Ils seront en lien avec les différents usages en fonction de leur localisation tels que le parc des expositions, les logements, les hôtels, etc.

Le besoin en termes de capacité a été évalué à un nombre minimum de 1500 places. Toutefois, le nombre de places de parking établi ne cherche pas à combler le besoin complet d'une offre parking : le site doit être accessible en transport public et donc éviter de devenir une grande poche de stationnement. Ce choix est à la base du projet, et a été reconnu comme répondant aux exigences de durabilité par la démarche « villes de demain ».

### Parcs à vélo

Outre les stations de Vélos en libre service (Vélo Bleu), un parc couvert d'environ 400 places permettra aux particuliers de déposer leurs deux roues en toute sécurité au pied des stations de tramway et à proximité des autres infrastructures de transport.

## Les espaces publics charnières

Le pôle d'échanges multimodal accueillera divers modes de déplacement (piétons, deux roues, voitures, transports en commun) et mettra en relation plusieurs types d'activités (commerces, bureaux, logement et équipements publics). L'espace public a vocation à créer des liens fonctionnels entre les différents modes de transport et aménités urbaines. Les illustrations mettent en exergue le souci d'alterner espaces fonctionnels et espaces paysagers.

### L'Axe du Pôle (Figure 13)

Lien entre l'aéroport et la route de Grenoble et connectant tous les îlots et les équipements de transport, l'Axe du pôle constitue le pivot d'un projet ambitieux de création d'un lien Nord-Sud. Cet ouvrage permettra le franchissement de la voie SNCF à l'intersection de l'avenue Lindbergh et du boulevard Cassin, rééquilibrant l'orientation du tissu urbain et des circulations dans un sens Nord-Sud.

Construit sur deux travées de 20 m, le pont-rail – sous maîtrise d'ouvrage RFF – rendra possible le passage de l'Axe dédié aux transports en commun et modes doux au niveau inférieur. Le tablier de l'ouvrage est constitué d'une ossature mixte en poutrelles enrobées.

L'intégration de la nouvelle ligne de tramway et l'accès des bus et des taxis entre l'aéroport et la nouvelle gare routière rend nécessaire une requalification de la voie en espace public urbain. Espace public d'échanges, cet axe accueillera divers modes de déplacement. Encadré par des pistes cyclables, l'aménagement d'un site propre de transports en commun (bus/cars urbains et interurbains, navettes de l'aéroport, taxis et tramway) participe de la politique de développement des modes alternatifs à la voiture. La mise en paysage concilie les exigences esthétiques et de bien-être adaptés au climat méditerranéen. Le parcours du tramway est longé d'un alignement de palmiers tandis que les piétons et cyclistes profiteront de l'ombrage offerts par des arbres à feuilles caduques.

### Le boulevard René Cassin (Figure 14)

Voie d'entrée majeure dans une agglomération, le projet d'aménagement paysager propose un schéma d'ensemble articulant des éléments aquatiques et végétaux (Place de l'Eau, plantations d'arbres, accès à un Eco-parc urbain). Un double alignement d'arbres à feuille caduque, offrira une zone ombragée et fleurie le printemps/été. A terme, la voirie sera aménagée selon un gabarit 2x1 voies de sorte à concilier les fonctions de circulation et d'apaisement du trafic.

Cet axe se développe d'Est en Ouest avec un traitement différent selon les besoins fonctionnels propres à chaque secteur. Dans le secteur Est, le boulevard Cassin doit être adapté (reprofilage jusqu'à -3m par rapport à l'existant) pour assurer l'accessibilité du pont-rail à l'intersection de l'avenue Lindbergh. L'enjeu est de maintenir les flux dans le sens Est-Ouest, ainsi que les franchissements Nord-sud. D'autres aménagements, non moins importants sont prévus aux fins d'assurer l'accès :

- Au Lycée Hôtelier via deux rampes, accessibles aux piétons et depuis le boulevard Cassin,
- Au tramway grâce à un franchissement sous voie piéton,
- A l'autopont par un nouvel accès aménagé sur Cassin.

Le secteur Ouest reçoit plusieurs fonctions :

- circulation de véhicules particuliers via une chaussée 2x2 voies (côté 3 à 5 NGF)
- deux voies de circulation pour véhicules particuliers en côte basse,
- les accès au bâtiment existant (Hôtel Park Inn) et celui à venir (îlot 3.5) sur cette voie.
- La possibilité d'accéder à la voie du tramway en direction du terminal,

L'accessibilité du parvis Sud de la gare ferroviaire se fait en pente douce, jusqu'à l'espace public. En côte supérieure, et via l'Axe du pôle, un escalier large accompagné d'une pente dédiée aux personnes à mobilités réduites, permet de concilier la topographie du site et les exigences d'accessibilité.

La continuité des matériaux est respectée - goudron routier et de trottoirs dalles béton - sur toute la voie Cassin. Toutefois, certains aménagements spéciaux sont dessinés pour le parvis pour répondre aux fonctionnalités induites par la proximité des bureaux, hôtel et restaurant. Autour de la pièce d'eau en mouvement, le revêtement sera en dalle basalte dont la porosité permet de lutter contre les îlots de chaleur. Le climat est également pris en compte dans le programme paysager qui prévoit une canopée d'arbres arrosée par le ruissellement des eaux, sur revêtements de sols poreux et perméables.

Maquette Grand Arenas\_ L'Axe du Pôle Multimodal depuis la voie de 40 m



Figure 13 Vue de l'Axe du pôle multimodal (Mateo Arquitectura)



Figure 14 Vue du boulevard René Cassin (photo maquette)

## Le Pôle Multimodal \_ L'Axe du Pôle et le Carrefour du tramway



Figure 15 Vue du carrefour du tramway (Mateo Arquitectura)

## Maquette Grand Arenas Vue du Parvis vers le Var depuis le triangle du tramway

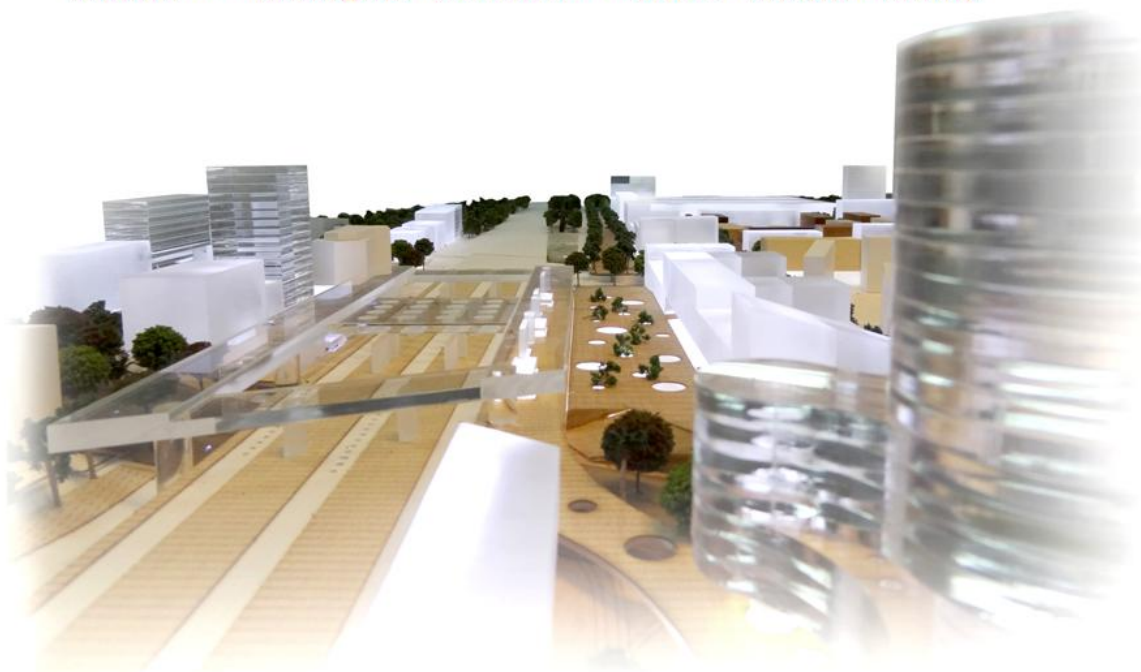


Figure 16 Vue du parvis (Mateo Arquitectura)

### **Le secteur route de Grenoble**

Le projet aménage un secteur de configuration triangulaire entre la route de Grenoble, le faisceau ferroviaire et l'axe du pôle. Le projet consiste à réduire la largeur des voies et à aménager un couloir bus et circulations douces. La route de Grenoble perdra ainsi son ambiance routière et accidentogène et deviendra une avenue

urbaine classique avec des carrefours à feux, des traversées piétonnes, des mobiliers urbains, des espaces verts et des arrêts de tramway.

### La voie intérieure Costes et Bellontes

Situé dans un axe Est-Ouest, cette rue dessert actuellement l'aéroport. Conservant cette vocation dans une première phase d'aménagement, la rue devient une voie secondaire. Elle est destinée à devenir à terme un boulevard urbain intérieur bordé de façades commerciales et d'aménagements paysagers.

### Le parvis entre les deux gares

L'espace public, entre la gare ferroviaire et la gare routière, relie les fonctions nombreuses et complexes de cet espace multimodal. Outre les fonctions de transport, le projet prévoit des rez-de-chaussée commerciaux, une place multifonctionnelle, une zone de jeu d'enfant, un potager didactique et des terrasses. Ces dernières rappellent l'identité de ville méditerranéenne et offrent plusieurs zones d'accueil et de loisirs pour les voyageurs mais également pour les salariés des bureaux prévus en étage. L'amplitude de l'esplanade et la minimisation de l'encombrement de l'espace garantissent sa fonctionnalité.

### Le parvis du lycée hôtelier (Figure 17)

Le lycée hôtelier est intégré au nouveau quartier urbain via l'aménagement d'un parvis dont l'accessibilité a été étudiée à plusieurs niveaux.

Entre la pointe du Pôle et la voie Cassin, l'accès principal est assuré par un escalier qui mène directement à l'entrée principale, ainsi que par deux rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite (2%) qui longent les deux façades du bâtiment. Sur la côte basse, une zone de stationnement livraison est prévue sur 50 m linéaires à proximité de la rampe d'accès.

Relié à l'Éco-Parc par une rampe douce pour l'usage des piétons, PMR et pour l'accès pompier en pied d'immeuble, le lycée hôtelier sera ainsi intégré à un espace de promenade et de détente partagé avec les usagers du quartier d'affaires.

Quant aux matériaux, il est prévu que ces espaces soient en continuité avec les existants, et donc en pavé béton carré de 40 x 40 cm environ.

Ainsi, l'enjeu est que le Lycée Hôtelier soit inclus et participe au pôle urbain grâce à un ensemble d'aménités urbaines qui s'organiseront autour de l'établissement.



Figure 17 Vue du parvis du lycée hôtelier

## Espaces publics et circulations

La problématique majeure du projet est la conciliation de différents modes de transport dans un espace au carrefour de plusieurs axes de circulation.

### Un nouveau schéma de circulation

Sur l'Axe du Pôle, à terme, circuleront exclusivement les piétons, les vélos et les transports publics. Cela ne signifie pas la disparition du véhicule particulier qui conserve ses voies majeures. En effet, la circulation habituelle d'entrée de ville se déroulera :

- par la Promenade des Anglais,
- par la route de Grenoble qui sera requalifiée en boulevard urbain,
- par la voie Cassin, apaisée qui aura une partie de son déroulé sous le parvis de la Gare.

Quant à la circulation d'accès véhicules à l'aéroport, elle se produira comme à présent par la voie Pompidou, ainsi que par la Promenade des Anglais. La connexion de cette dernière à l'aéroport sera facilitée par la création de 2 points d'échanges.

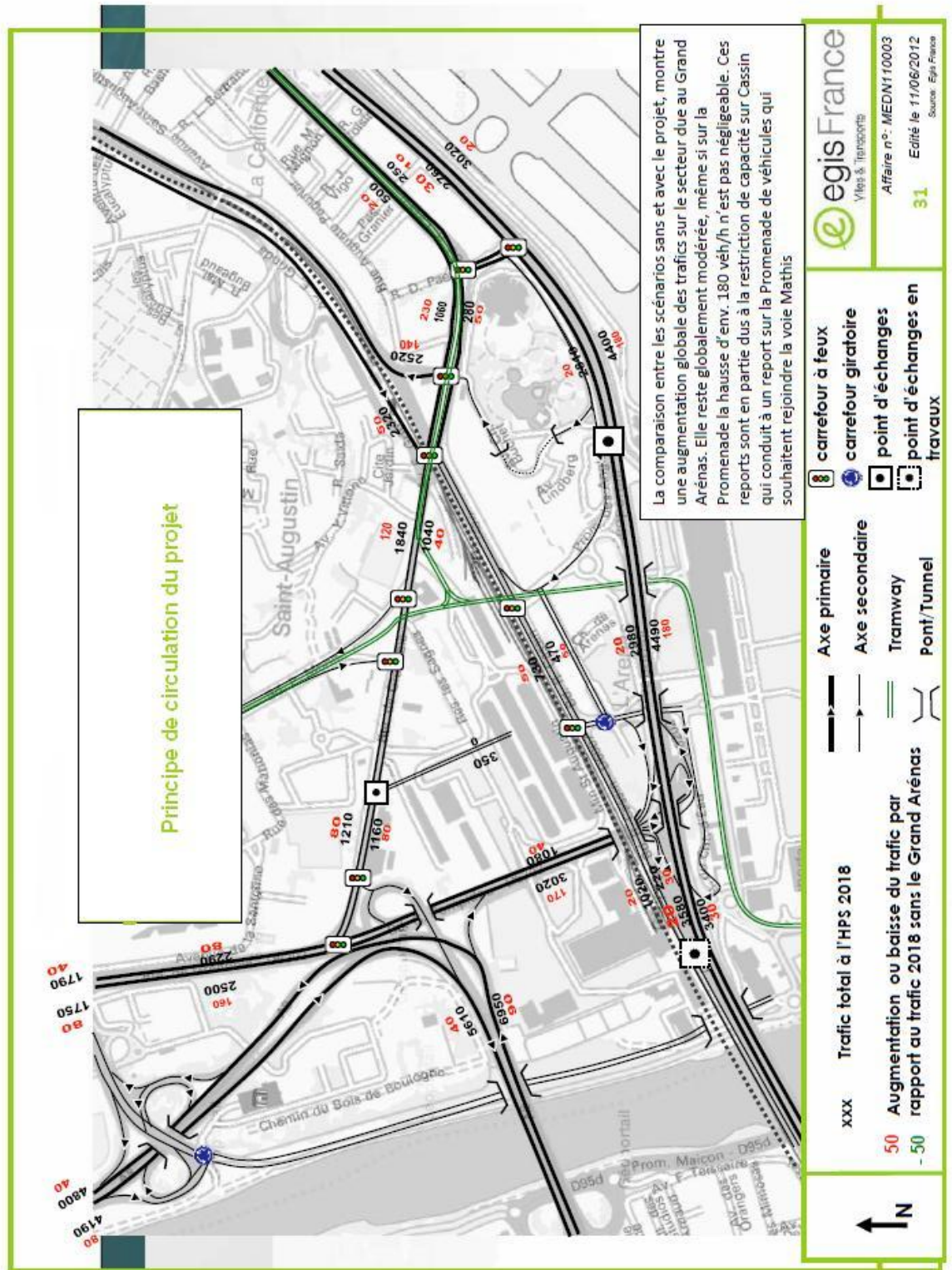


Figure 18 Schéma de circulation automobile au terme de la réalisation du projet (Egis France)

## Développer les alternatives à la voiture

Le pôle d'échanges multimodal se situe au carrefour des lignes de tramway Est-ouest, Nord-Sud et, ultérieurement au-delà du Var, du train, de lignes de bus urbains et interurbains et de l'aéroport. Les espaces publics faciliteront l'interconnexion entre les véhicules et les modes alternatifs à la voiture particulière afin de fluidifier les déplacements et améliorer la qualité de l'air.

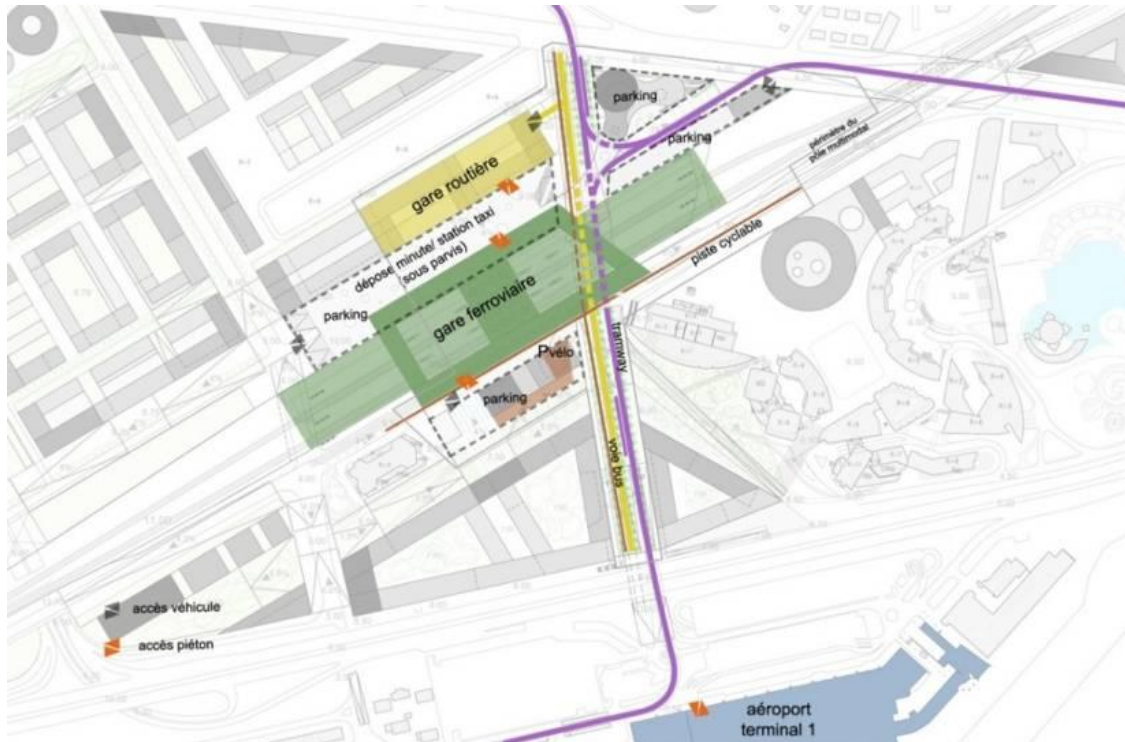


Figure 19 Schéma du pôle d'échanges multimodal (Mateo Arquitectura)

A l'instar de la voie de 40 mètres, le projet de l'axe du pôle propose une voirie sécurisée pour les transports en commun et les modes doux (piéton, vélo). Il comprend deux demi-stations de tramway ainsi que le passage sous-voie et connecte la gare ferroviaire et la gare routière. Cet axe est dédié aux modes doux et aux transports en commun. La station de tramway sera à proximité de plusieurs infrastructures de transport majeures (aéroport, gare routière et gare ferroviaire). L'intermodalité sera également possible avec la marche et le vélo. Pour atteindre les objectifs de la démarche de développement urbain durable Eco-Cité, les mobilités douces doivent devenir plus attractives.

- Pour les cyclistes, le projet offre des itinéraires lisibles continus et suffisants accompagnés de stationnement adaptés. Outre la voie cyclable aménagée en 2008 au Sud de la Promenade des Anglais, les cyclistes se voient offrir des parcours sécurisés à de nombreux points du projet :
  - sur l'axe Nord-Sud,
  - le Boulevard René Cassin,
  - sur la route de Grenoble.

Le confort du cycliste passe également par la qualité des trottoirs en pavés enrobés. De même le traitement du sol participe de la lisibilité du parcours, induit par le changement de matière en fonction de la destination de la voirie.

- Pour les piétons, la priorité est donnée à l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public pour tous. Outre les axes partagés avec les autres modes, les cheminements piétonniers sont sécurisés par l'apaisement du trafic et les aménagements de franchissement réservés aux modes doux.



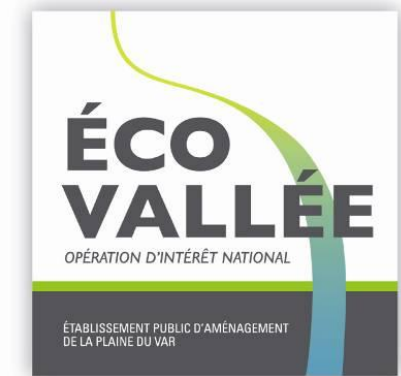
## Conclusion

L'objectif principal de ce projet est de développer un aménagement éco-responsable. Ainsi, l'EPA et ses partenaires s'engagent à mettre en place, de façon concertée, une stratégie de transports et de déplacements en amont des opérations et à offrir des alternatives au « tout voiture ». Il s'agit du premier maillon du réseau de pôles multimodaux qui jalonnent à terme toute l'Eco-Vallée. C'est dans ce contexte que le projet de pôle d'échanges multimodal a été reconnu opération phare de la démarche Eco-Cité. Espaces de rencontres et de passage, les espaces publics mettent en cohérence les quartiers environnants et le maillage de transports.

Au regard du programme des espaces publics, la maîtrise d'ouvrage répond aux enjeux et objectifs du projet :

- offrir une dynamique économique et urbaine à ce nouveau quartier de ville,
- prendre en compte le désir de nature en ville des citoyens en donnant une place prépondérante au végétal,
- favoriser les liens entre les grands axes de l'estuaire en rendant les voiries plus lisibles et urbaines,
- concilier accessibilité et risque d'inondation via notamment la conformité du programme d'espaces publics au Schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble,
- lier les équipements de transport par la configuration d'un espace adapté aux différents modes, permettant ainsi de compléter la multimodalité par une intermodalité efficace,
- penser l'adéquation entre les formes urbaines et les flux afin de générer des échanges efficaces mais apaisés.
- assurer l'évolutivité du projet par rapport aux projets connexes et son adaptabilité dans le temps.

La plus value apportée par l'aménagement des espaces publics, dédiés aux transports collectifs, souvent considérés comme « contraints » est qu'ils sont ici conçus pour être vécus comme des lieux d'agrément, de communication et d'échanges accessibles à tous.



# Aménagement des espaces publics du quartier du Pôle d'Echanges Multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

**Dossier d'enquête publique**

**Pièce 4 - Résumé non technique de l'étude d'impact**



## Sommaire de la pièce 4

1 OBJET DE L'ETUDE .....	4
2 INSCRIPTION DU PROJET DANS LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DE L'ECO-VALLEE .....	4
3 APPRECIATION DES IMPACTS GLOBAUX DU PROGRAMME .....	5
4 ETAT INITIAL .....	6
<b>4.1 Localisation .....</b>	<b>6</b>
<b>4.2 Milieu physique .....</b>	<b>8</b>
4.2.1 Climat	8
4.2.2 Topographie	8
4.2.3 Géologie	8
4.2.4 Hydrologie	8
4.2.5 Hydrogéologie	8
4.2.6 Risques	8
<b>4.3 Milieu naturel .....</b>	<b>9</b>
4.3.1 Espaces naturels remarquables	9
4.3.2 Faune / flore	9
4.3.3 Continuités écologiques	9
<b>4.4 Contexte socio économique .....</b>	<b>9</b>
4.4.1 Evolution et structure de la population	9
4.4.2 Logement et habitat	9
4.4.3 Tissu économique	9
<b>4.5 Urbanisme et planification urbaine .....</b>	<b>9</b>
4.5.1 Contexte urbain	9
4.5.2 Occupation des sols	10
4.5.3 Le foncier	10

4.5.4 Equipements publics	10
4.5.5 Documents de planification et d'urbanisme	10
4.5.6 Projets urbains	10
<b>4.6 Paysage .....</b>	<b>10</b>
<b>4.7 Patrimoine historique et culturel .....</b>	<b>10</b>
<b>4.8 Modalités de déplacements et flux .....</b>	<b>10</b>
4.8.1 Plan de déplacements urbains	10
4.8.2 Déplacements et réseau viaire	10
4.8.3 Réseau de transport en commun	10
4.8.4 Déplacements et réseau ferroviaire	11
4.8.5 Modes doux	11
4.8.6 Accessibilité	11
4.8.7 Stationnement	11
4.8.8 Aéroport Nice Côte d'Azur	11
<b>4.9 Réseaux .....</b>	<b>11</b>
<b>4.10 Cadre de vie .....</b>	<b>11</b>
4.10.1 Gestion des déchets	11
4.10.2 Ambiance sonore	11
4.10.3 Qualité de l'air	11
<b>4.11 Synthèse des enjeux .....</b>	<b>11</b>
<b>5 JUSTIFICATION DU CHOIX ET PRESENTATION DU PROJET RETENU .....</b>	<b>12</b>
5.1 Historique du projet .....	12
5.2 Enjeux du projet d'aménagement .....	12
5.3 Gouvernance du projet .....	12
5.4 Choix du projet .....	13
5.5 Présentation du projet .....	13
5.6 Justification du choix du projet .....	15
5.7 Engagements de l'Eco-Vallée .....	15
5.7.1 Le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var	15

5.7.2 Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée 15

5.7.3 Le pôle d'échanges multimodal Nice St Augustin, un projet reconnu par la démarche EcoCité15

5.8 Phasage du projet .....16

**6 SYNTHÈSE DES ENJEUX, IMPACTS TEMPORAIRES ET PERMANENTS ET  
MESURES D'ÉVITEMENT OU DE COMPENSATION ENVISAGÉES ..... 16**

6.1 Impacts du projet et mesures .....16

6.2 Analyse des effets cumulés .....20

6.3 Modalités de suivi des mesures .....20

**7 COUT DES MESURES ..... 21**

## 1 OBJET DE L'ETUDE

L'opération, objet de l'étude d'impact, porte sur l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal de Nice Saint-Augustin Aéroport, projet porté par l'établissement public d'aménagement (EPA) Plaine du Var.

Sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal comporte :

- des équipements et des infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...),
- un programme immobilier réparti sur cinq ilots (108 000 m<sup>2</sup>) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services,
- des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges. Ces espaces publics comprennent entre autre deux parvis au nord et au sud de la voie ferrée, des rues, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée, une piste vélo reliée aux infrastructures existantes et des cheminements piétons de qualité.

En repensant la trame viaire, l'aménagement du quartier permettra de réorganiser les flux et de valoriser les modes doux, en intégrant un meilleur partage de l'espace entre les usagers et les modes de déplacements.

L'axe vers l'Est, support de l'un des demi-quais de la station de tramway sera aménagé exclusivement pour les modes doux.

Le projet d'aménagement consiste à créer un axe nord-sud reliant la route de Grenoble à l'aéroport sur 447 mètres linéaires, à niveller le boulevard René Cassin sur 226 mètres linéaires et à créer un axe vers l'est reliant la route de Grenoble à l'axe nord-sud sur 230 mètres linéaires. Il est ainsi concerné par la rubrique 6d de l'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement travaux sur voirie d'une longueur inférieure à 3 km (procédure au cas par cas).

A ce titre, l'EPA Plaine du Var a transmis une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact le 4 octobre 2012. Par arrêté préfectoral, l'autorité environnementale a décidé que le dossier de demande d'autorisation du projet doit comporter une étude d'impact dont le contenu est défini à l'article R122-5 du code de l'environnement.

Il est important de préciser, que les équipements de transports ne sont pas réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA. Par la suite, chaque équipement de transport fera l'objet d'une procédure spécifique portée par son maître d'ouvrage.

Un « protocole de coordination des maîtrises d'ouvrages sur le pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport » a été élaboré entre les 5 maîtres d'ouvrages intervenants sur le pôle d'échanges multimodal (Etat, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Réseau Ferré de France, Métropole Nice Côte d'Azur, Conseil Général des Alpes Maritimes et EPA Plaine du Var) et doit être signé au quatrième trimestre 2012. Il a notamment pour objet de mettre en place des instances de gouvernance permettant dans une démarche partenariale de définir les éléments de programmation d'un projet d'ensemble, de désigner l'EPA Plaine du Var comme coordinateur des

maîtres d'ouvrage et garant de la cohérence d'ensemble des projets, de définir les périmètres opérationnels pour chaque maître d'ouvrage.

## 2 INSCRIPTION DU PROJET DANS LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DE L'ECO-VALLEE

Le projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport s'inscrit, au cœur de la métropole Nice Côte d'Azur, en cohérence avec la stratégie globale d'aménagement de la plaine du Var, développée dans le projet de territoire de l'Eco-Vallée qui a été validé par l'ensemble des partenaires.

L'EPA a souhaité, dès l'engagement de l'étude de programme puis tout au long des études de conception du pôle d'échanges multimodal, mettre en place une instance de gouvernance du pôle d'échanges multimodal, constituée par l'ensemble des acteurs concernés (Etat : Préfecture, SGAR, DREAL DDTM, Région PACA, Conseil Général, Nice Côte d'Azur : direction des transports, voirie circulation et mission tramway, RFF, SNCF, les Aéroports de la Côte d'Azur, Escota, l'ADAAM).

Ce projet de territoire constitue le support stratégique du protocole de partenariat qui réunit l'ensemble des partenaires de l'EPA autour du financement des quatre premières opérations prioritaires de l'Eco-Vallée et qui a été signé le 12 mars 2012 par l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Nice et l'EPA Plaine du Var.

Les opérations d'aménagement qui seront développées par l'EPA Plaine du Var dans le cadre du protocole sont au nombre de quatre :

- Le Grand Arénas sur la commune de Nice,
- Nice Méridia sur la commune de Nice,
- La Baronne sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var et dans le cadre du pôle inter-rive de La Baronne-Lingostière, l'aménagement du quartier Lingostière à Nice,
- L'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

Ces périmètres opérationnels s'intègrent pleinement au cadre de réflexion, de principes et d'action que constitue le projet de territoire. Leur localisation et leur programmation urbaine ont été identifiées afin de produire un effet de levier maximal sur l'aménagement de la plaine, sur le développement économique de l'ensemble de l'Eco-Vallée et de l'aire urbaine niçoise et d'enclencher la nécessaire restauration des grands équilibres écologiques.

Le projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport s'inscrit ainsi dans l'opération du Grand Arénas et constitue avec le projet de ZAC du Grand Arénas des opérations connexes avec de fortes synergies.

Le périmètre du projet de pôle d'échanges multimodal a été choisi du fait d'une localisation

exceptionnelle :

- il se situe au cœur de l'aire urbaine niçoise et au contact des principales zones de projet de l'Eco-Vallée, aire majeure de développement pour la métropole niçoise,
- il bénéficie de la présence des principales infrastructures de transport urbaines et interurbaines (ligne de chemin de fer, projet de tramway, autoroute A8, aéroport, route de Grenoble, voie Mathis etc.).

Réaliser un projet de pôle d'échanges multimodal sur ce périmètre permet donc une connexion optimale des modes de transport et augmente significativement l'efficacité du réseau de transport en commun au profit des usages et dans un objectif de réduction de la part de l'automobile dans les déplacements.

En outre, la réalisation d'un tel projet donne au périmètre concerné un niveau d'accessibilité en transport en commun exceptionnel.

### 3 APPRECIATION DES IMPACTS GLOBAUX DU PROGRAMME

« Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. »

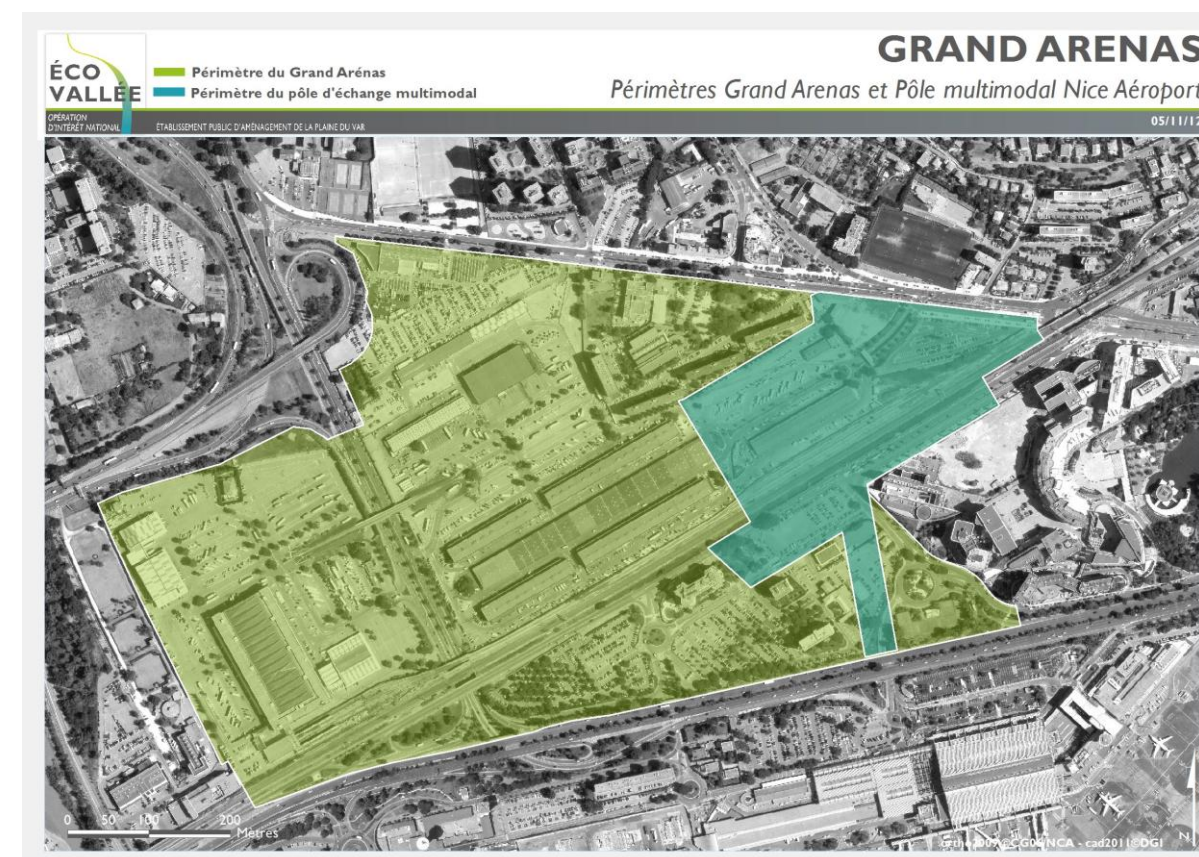
L'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'inscrit dans le **programme d'ensemble de l'opération du Grand Arénas qui se compose de** deux projets d'aménagement distincts et complémentaires :

- Sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Sain-Augustin Aéroport comportant :
  - des équipements et des infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...),
  - un programme immobilier réparti sur cinq îlots (108 000 m<sup>2</sup>) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services,
  - des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges. Ces espaces publics comprennent entre autre deux parvis au nord et au sud de la voie ferrée, des rues, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée, une piste vélo reliée aux infrastructures existantes et des cheminements piétons de qualité. Ces aménagements d'espaces publics du quartier du pôle ont d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact
- Sur 42 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC).

Le choix de l'EPA de confier la conception de ces deux projets à un même maître d'œuvre l'architecte-urbaniste catalan Josep Lluís Mateo garantit la cohérence du programme. En outre, Josep Lluís Mateo assurera également la maîtrise d'œuvre des espaces publics ainsi qu'une assistance auprès des promoteurs et concepteurs des différents programmes immobiliers à développer sur le site.

Les principaux impacts du programme sont les suivants :

- amélioration de la desserte et des déplacements,
- développement des modes doux,
- amélioration de la qualité de l'air par le développement du réseau de tramway et la réorganisation de l'intermodalité,
- développement de l'activité économique et de l'attractivité du quartier,
- développement de l'activité touristique,
- offre nouvelle d'espaces publics de qualité avec insertion du végétal et réduction de l'imperméabilisation du site,
- développement et accessibilité de l'offre de logement



## P programme du pôle d'échanges multimodal

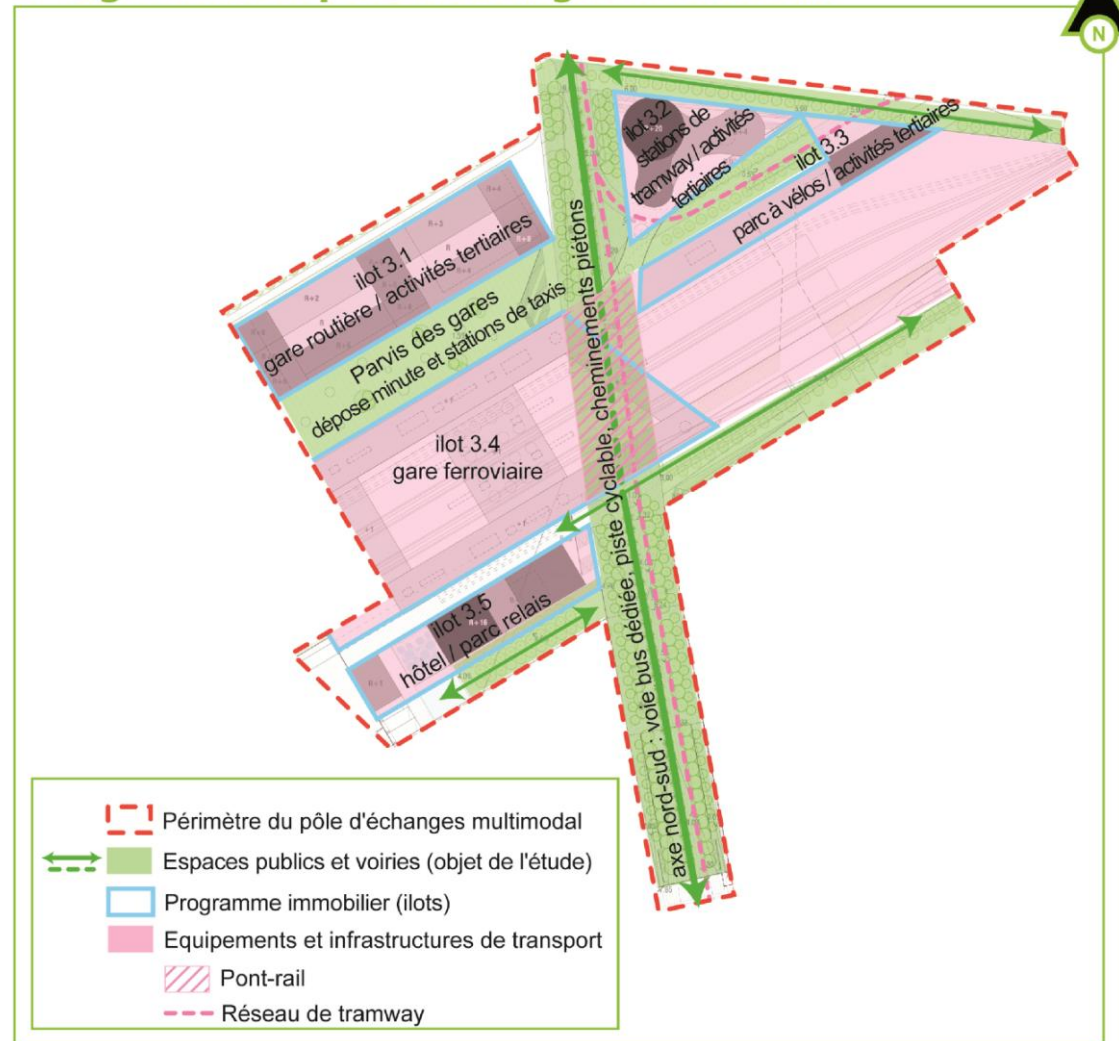


Figure 1 : programme du pôle d'échanges multimodal

## 4 ETAT INITIAL

### 4.1 Localisation

Situé à l'entrée ouest de la Ville de Nice, à proximité immédiate de l'aéroport international Nice Côte d'Azur, le périmètre du quartier du pôle d'échanges multimodal est délimité par la route de Grenoble au nord, par le quartier d'affaires existant de l'Arénas au sud et constitue la partie est du périmètre de l'opération Grand Arénas qui s'étend jusqu'au Var (voir la Figure 2 ci-après).

Le site est accessible par la voie ferrée, grâce à la halte Saint Augustin, par l'autoroute, via l'échangeur Nice Saint Augustin et la route de Grenoble, par la promenade des Anglais, par la voie Mathis. Il est situé à proximité immédiate de l'aéroport, notamment du terminal des vols internationaux. Ce site est à ce jour longé ou traversé par des infrastructures de transport importantes :

- dans le sens est-ouest : les voies ferrées, le boulevard René Cassin, la route de Grenoble, la Promenade des Anglais,
- dans le sens nord-sud : l'avenue Lindbergh.

Minéralisé à plus de 95%, le périmètre du projet, qui couvre 8 hectares, comprend certaines parties de ces infrastructures, un nombre limité de bâtiments datant des années 1970 ainsi que des espaces de stationnement de surface.

Cet espace est caractérisé par une juxtaposition d'utilisations du site sans lien particulier entre elles rendant le lieu très inhospitalier pour les piétons ou les modes de transport doux. Le mode automobile tient une importance particulière dans l'utilisation de l'espace via des infrastructures routières ou des zones de stationnement de surface.

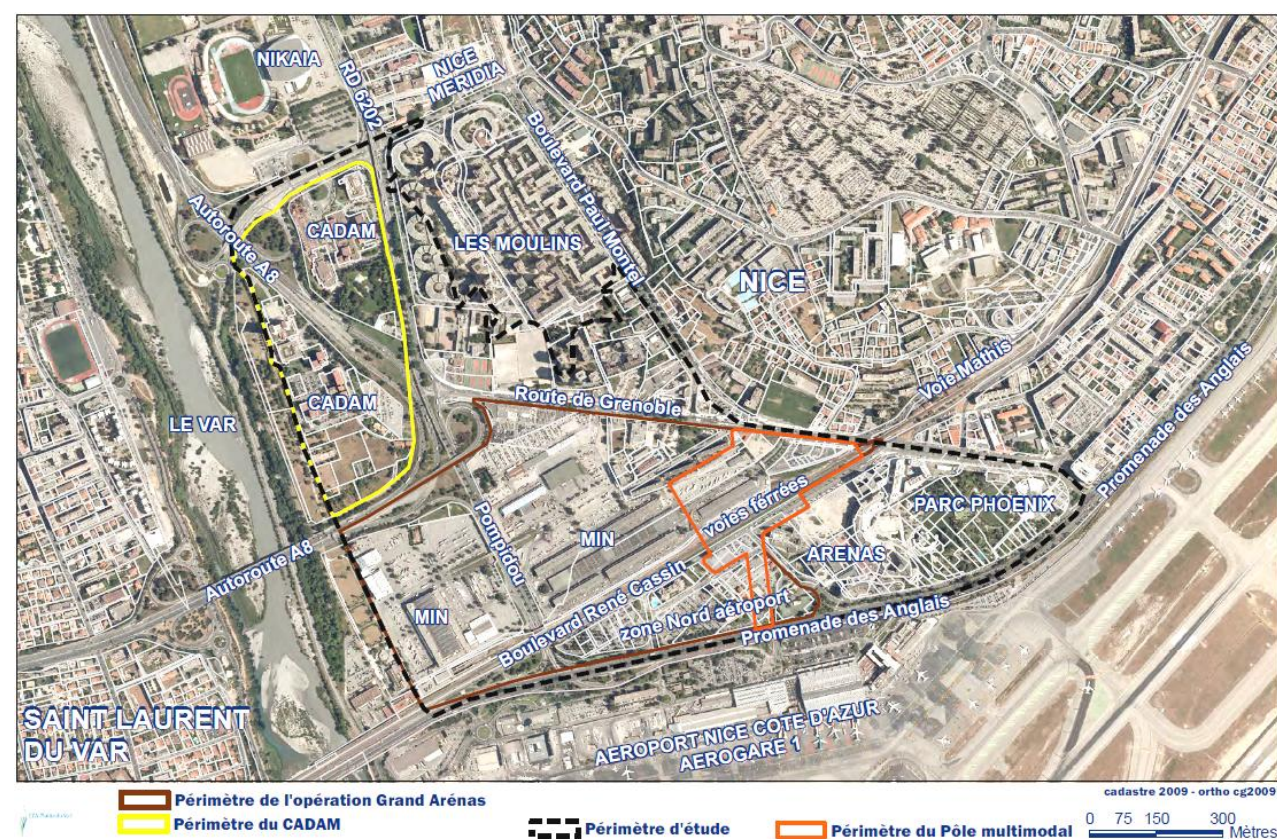


Figure 2 : périmètre du projet dans son environnement urbain

Dans le cadre du projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal, il est nécessaire de définir plusieurs échelles d'étude pour l'analyse de l'état initial du site, déterminées en fonction des thèmes abordés et de l'importance de ceux-ci vis-à-vis du projet envisagé :

- aire d'étude éloignée correspondant à un périmètre de 500 mètres autour du projet,
- aire d'étude rapprochée correspondant au quartier concerné,
- aire d'étude directe correspondant au périmètre de l'opération.

Elles sont présentées sur la carte de localisation ci-après.

Les thèmes relatifs à la socio-économie tels que l'analyse de la démographie, de l'emploi sont toutefois analysés sur des aires plus larges.

### Localisation des aires d'étude



Figure 3 : carte de localisation des aires d'étude



## 4.2 Milieu physique

### 4.2.1 Climat

La commune de Nice est soumise à un climat de type méditerranéen.

### 4.2.2 Topographie

Le projet se localise en rive gauche du Var, à une altitude d'environ 10 m NGF.

### 4.2.3 Géologie

Le sol et le sous-sol du périmètre de l'opération sont constitués de formations quaternaires fluviatiles (Fy-z), alluvions récentes.

### 4.2.4 Hydrologie

Le périmètre de l'opération s'inscrit dans le bassin versant du Var. Le Var est présent à l'Ouest de l'aire d'étude éloignée.

### 4.2.5 Hydrogéologie

L'aire d'étude directe repose sur la nappe alluviale du Var, masse d'eau souterraine perméable et vulnérable à la pollution, qui affleure par endroits (1 à 3 m de profondeur). L'aire d'étude éloignée inclut les périmètres de protection du captage des Sagnes.

### 4.2.6 Risques

Le projet se situe dans un secteur classé en zone de sismicité moyenne, comme toute la commune de Nice.

En matière de risque inondation, l'aire d'étude directe se situe en zone bleue exceptionnelle B6 (aléa fort à très fort) définie au Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) Basse Vallée du Var (voir la Figure 4 ci-après).

Le PPRI prescrit la réalisation d'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE), sur la zone du Grand Arénas et sur celle du pôle multimodal (les périmètres d'études sont indiqués sur la Figure 4 ci-après). Ce schéma a pour objectif de prendre en compte le risque d'inondation dès les phases d'études afin de disposer d'un projet d'aménagement établi en tenant compte pleinement de ce risque d'inondation. Ce document est en cours de validation.

Le risque de remontée de nappe est variable sur l'aire d'étude directe, la nappe étant sub-affleurante au nord-est du périmètre.

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement n'est localisée dans le périmètre de l'opération. Les ICPE recensées se situent en limite de l'aire d'étude rapprochée et correspondent principalement aux installations d'approvisionnement et de dépôt en carburants de l'aéroport. L'aire d'étude est concernée par le risque de transport de matières dangereuses, par voie ferrée notamment. Un ancien site Basias aujourd'hui réaménagé est recensé au niveau du parking relais Saint-Augustin.

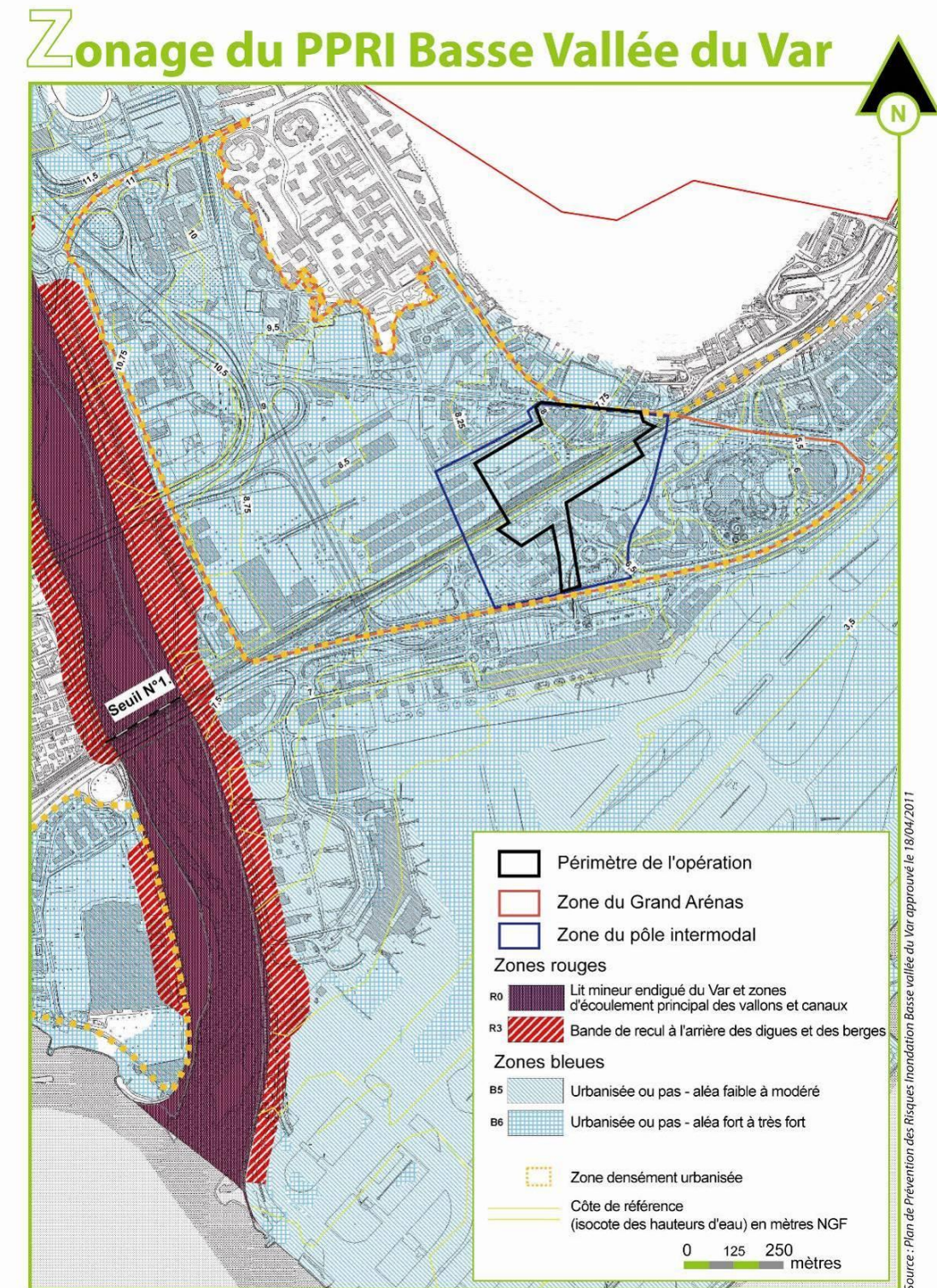


Figure 4 : carte du zonage du PPRI « basse vallée du Var »

## 4.3 Milieu naturel

### 4.3.1 Espaces naturels remarquables

Au niveau de l'aire d'étude éloignée, le périmètre de l'opération est exclu des périmètres d'inventaires (ZNIEFF type II « le Var » et ZICO Basse vallée du Var) ou réglementaire (ZPS Basse vallée du Var) de protection.

### 4.3.2 Faune / flore

Le caractère fortement anthropisé de l'aire d'étude et l'absence d'habitat naturel limitent les capacités d'accueil d'espèces animales et/ou végétales présentant un enjeu réglementaire et/ou patrimonial.

Les espèces végétales contactées sont des espèces rudérales très communes ne présentant aucun enjeu écologique et, d'une manière générale, aucune espèce animale d'intérêt patrimonial n'a été observée.

### 4.3.3 Continuités écologiques

L'aire d'étude directe ne s'intègre pas à une continuité écologique existante. Elle ne se situe pas dans un noyau de biodiversité et ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore. La présence, sur le périmètre, d'infrastructures majeures accentue ce phénomène.

## 4.4 Contexte socio économique

### 4.4.1 Evolution et structure de la population

La commune de Nice appartient à la Métropole Nice Côte d'Azur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012 - auparavant elle faisait partie de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur depuis sa création en 2002. La métropole regroupe désormais 46 communes et 550 000 habitants dont 344 875 habitants (INSEE, 2008) pour la seule commune de Nice, avec une densité moyenne de population élevée (près de 4 800 habitants/km<sup>2</sup>).

A l'échelle communale, le taux de variation de la population est positif mais faible : entre 1999 et 2007, la variation due au solde naturel et celle due au solde migratoire sont toutes deux de + 0,1 %.

La commune de Nice abrite une population vieillissante, avec plus de 24 % de plus de 60 ans.

Le recensement de 2008 confirme cette tendance : Nice est la ville de France qui a la plus forte proportion de plus de 60 ans.

La taille moyenne des ménages a tendance à diminuer sur le territoire : elle est de 2 pour la commune de Nice en 2008.

### 4.4.2 Logement et habitat

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, établi pour la période 2010-2015, a été adopté le 10 septembre 2010. Il a pour objectif de produire 3 500 nouveaux logements par an.

La croissance démographique et la diminution de la taille des ménages engendrent des besoins importants en logements. Les besoins en logements sont également une conséquence de l'attractivité du territoire. La pression de la demande se confronte au manque d'offres de foncier.

Le parc de logements, à l'échelle de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur représente 319 955 logements (recensement de 2008). Ce parc s'est accru d'environ 5,7% sur la période 1999-2008. Le nombre de résidences secondaires reste relativement faible (13,6%) en comparaison au niveau départemental (23,2%). La part de logements vacants (10%) est notable et plus élevée qu'à l'échelle départementale (7,8%).

Pour Nice seule, le parc s'est accru de 3,4% entre 1999 et 2008. Le nombre de résidences secondaires augmente, passant de 9,2% (en 1999) à 12,6% (en 2008). La part de logements vacants diminue sur cette période mais reste toujours important (11,8%). Le logement collectif domine avec 91,1% (à comparer aux 82,2% à l'échelle de la communauté urbaine). Le parc immobilier est relativement ancien avec 72% de logements construits avant 1974 (65% pour la communauté urbaine et 59,6% au niveau départemental).

### 4.4.3 Tissu économique

En 2008, la commune de Nice offre un total de 147 488 emplois, contre 133 228 en 1999, soit une progression de 10,7%.

En 2008, plus de la moitié des salariés des Alpes-Maritimes travaillent en dehors de leur commune de résidence. Depuis 1999, cette part a augmenté de 3,7% au niveau départemental.

La commune de Nice regroupe plus de 70% des emplois recensés à l'échelle de la communauté urbaine, qui elle-même héberge plus de la moitié des emplois identifiés à l'échelle départementale.

Entre 1999 et 2008, la population active a augmenté sur la commune de Nice (+ 2,8%) et à l'échelle de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur (+ 3,2%).

La commune de Nice présente un taux de chômage relativement élevé (12,4% en 2008) en comparaison aux taux observés à l'échelle départementale et intercommunale. Ce taux a connu une nette diminution au cours de la dernière décennie.

On constate une dominance des emplois du secteur tertiaire (commerce et services), qui représentent plus de la moitié des emplois.

L'aire d'étude rapprochée se situe au niveau du pôle d'activités de l'Arénas, qui accueille à ce jour plus de 300 entreprises pour plus de 3 000 emplois, sur une superficie de 10 ha. On note également la présence du Marché d'Intérêt National (M.I.N.) de Nice, marché de produits alimentaires (viandes et fruits/légumes) et marché aux fleurs.

## 4.5 Urbanisme et planification urbaine

### 4.5.1 Contexte urbain

Le secteur de Saint-Augustin se situe au Nord-Ouest du quartier de l'Arénas, sur les emprises Est du Marché d'Intérêt National (zone alimentaire). Il est appelé à une profonde mutation en termes d'occupation du sol, de trame viaire et de morphologie urbaine.

Le quartier est marqué par le rythme de fonctionnement du quartier d'affaires de l'Arénas, qui intègre le siège et les services de la métropole Nice Côte d'Azur, de nombreux emplois tertiaires, des hôtels,

des établissements d'enseignement supérieur, et un parc de stationnement public.

#### 4.5.2 Occupation des sols

L'aire d'étude est caractérisée par un bâti urbain peu dense. Les bâtiments existants sont principalement localisés dans l'emprise du Marché d'Intérêt National (deux bâtiments servant au stockage des marchandises).

#### 4.5.3 Le foncier

Le foncier sur le périmètre de l'opération est public (parcelles cadastrales et voiries publiques), à l'exception d'une parcelle déjà prise en compte dans le cadre de la DUP pour l'aménagement de la ligne est-ouest de tramway.

#### 4.5.4 Equipements publics

A l'échelle de la basse vallée du Var, le secteur est doté de nombreux équipements : équipements administratifs (mairie annexe, centre administratif départemental incluant la préfecture des Alpes-Maritimes), équipements de transport (aéroport Nice Côte d'Azur, gare SNCF Saint-Augustin), équipements d'enseignement (crèches, écoles, collège, lycée régional hôtelier de tourisme, Ecole Supérieure d'Informatique de Commerce et de Gestion), équipements culturels (Musée des arts asiatiques, salle le Nikaïa), équipement sportif et de loisirs (piscine, stades, parc Phoenix, ...).

#### 4.5.5 Documents de planification et d'urbanisme

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes, approuvée par décret le 2 décembre 2003, identifie la plaine du Var comme un secteur à enjeux d'aménagement et de développement. Le projet d'aménagement de l'Eco-Vallée a reçu le statut d'opération d'intérêt national par décret le 8 mars 2008.

La procédure d'élaboration du SCOT de la Métropole Nice Côte d'Azur est en cours. Suite à la création de la Métropole, le périmètre doit évoluer pour inclure les 46 communes.

Le conseil communautaire a approuvé le Plan Local d'Urbanisme de Nice le 23 décembre 2010. La modification n°1 du PLU a été approuvée le 29 juin 2012.

#### 4.5.6 Projets urbains

L'aire d'étude éloignée se situe au carrefour de nombreux projets urbains, dont les aménagements ont pour objectif de modifier en profondeur l'image actuelle du quartier et de créer un « nouveau morceau de ville » basée sur l'éco exemplarité. Il s'agit ainsi des opérations du Grand Arénas, de rénovation urbaine du quartier des Moulins et de Nice Méridia qui sont définis en lien avec les projets visant à favoriser les transports en commun (lignes de tramway, équipements ferroviaires, pistes cyclables...), et à améliorer l'accès et la circulation sur l'ensemble du secteur (voie des 40 m et échangeur autoroutier sur l'A8).

### 4.6 Paysage

D'après l'Atlas départemental des paysages des Alpes-Maritimes, l'aire d'étude directe se situe dans l'entité paysagère de la basse vallée du Var.

Couloir naturel de liaison (pour l'eau comme pour les communications) entre mer et montagne, seule vallée large à fond plat, la plaine du Var est le miroir de l'ensemble des tensions qui ont trop souvent caractérisé l'aire azurée : compétition pour l'utilisation de l'espace, aménagements épars et sans vision d'ensemble, suprématie des déplacements automobiles, ... Au sein de ce territoire subissant de fortes pressions, le paysage produit, ni urbain, ni rural, s'est progressivement dégradé jusqu'à devenir banal.

L'aire d'étude présente un paysage très minéral avec d'une part le quartier tertiaire de l'Arénas et d'autre part le secteur du MIN, le tout étant traversé par des infrastructures ferroviaires et routières.

### 4.7 Patrimoine historique et culturel

L'aire d'étude directe se situe en dehors des zones de présomption archéologique édictées au PLU de Nice et hors périmètre de protection des monuments historiques et secteurs sauvegardés de la commune de Nice.

### 4.8 Modalités de déplacements et flux

#### 4.8.1 Plan de déplacements urbains

Un premier PDU a été défini sur la période 2007-2015. Suite aux évolutions de périmètres et de statut de la collectivité, l'élaboration d'un nouveau PDU est en cours (phases de concertation).

L'aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport entre dans la politique de déplacements mise en place dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains.

La création d'espaces publics de qualité au cœur du quartier du pôle d'échanges multimodal a pour objectif de faciliter les échanges et de développer l'utilisation des transports publics et des modes de déplacements doux.

#### 4.8.2 Déplacements et réseau viaire

L'aire d'étude rapprochée se positionne de façon stratégique à l'intersection entre l'autoroute A8, la route de Grenoble, le boulevard René Cassin, le boulevard Georges Pompidou, et la Promenade des Anglais.

Le réseau viaire est essentiellement orienté Est-Ouest en raison de la faiblesse des liaisons Nord-Sud.

Le secteur Saint-Augustin constitue le point d'entrée majeur de la ville de Nice, drainant la majorité des flux automobiles, venant de l'ouest par le pont Napoléon III et par l'autoroute A8, seuls ouvrages de franchissement du Var en partie sud.

Le maillage du réseau viaire structurant est très dense, dans un périmètre physiquement contraint. Il comporte de nombreux points d'échanges majeurs, au fonctionnement complexe.

#### 4.8.3 Réseau de transport en commun

L'aire d'étude rapprochée est desservie par 10 lignes de bus urbains.

#### 4.8.4 Déplacements et réseau ferroviaire

L'aire d'étude est traversée par la ligne de chemin de fer Marseille-Vintimille et est desservie par la gare Saint-Augustin située immédiatement à l'est.

#### 4.8.5 Modes doux

Dans ce secteur pensé et aménagé pour la voiture, les circulations douces bien que défavorisées par les coupures existantes, se développent progressivement (piste cyclable littorale longeant la promenade des Anglais et voie cyclable récemment créée autour du quartier de l'Arénas en lien avec les stations de vélos bleus).

#### 4.8.6 Accessibilité

Le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs urbains de Nice Côte d'Azur 2011-2015 a été approuvé par le Conseil Communautaire du 19 décembre 2011.

Des mesures d'aménagement et d'exploitation pour l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) aux transports en commun ont été entreprises sur le réseau des Lignes Azur : mise aux normes des quais, bus équipés de palettes rétractables et de validation en porte centrale, un service à la demande (Créabus) sur réservation,...

Sur le réseau de bus, les lignes 3 / 7 / 9 / 10 / 22 / 23 sont équipées pour l'accessibilité des PMR et plus de 150 arrêts du réseau sont aménagés (CADAM, route de Grenoble, ...). Le réseau de tramway est totalement accessible.

#### 4.8.7 Stationnement

L'offre de stationnement sur l'aire d'étude éloignée est très importante et est nécessairement associée à des générateurs de déplacements majeurs. Elle reste ainsi largement concentrée sur l'aéroport (plus de 9 000 places, dont 2 650 réservées au personnel).

Dans l'aire d'étude rapprochée, le quartier d'affaires de l'Arénas dispose quant à lui de 1 400 places et le MIN de 1 000 places.

Dans l'aire d'étude directe, le parc relais Parcazur Saint-Augustin dispose de 180 places et est aujourd'hui saturé.

#### 4.8.8 Aéroport Nice Côte d'Azur

Deuxième aéroport de France, l'aéroport de Nice offre une desserte de 104 destinations au départ de Nice en 2012 et draine chaque année 10 millions de passagers, constituant ainsi l'un des principaux pôles générateurs de déplacement de la métropole.

### 4.9 Réseaux

Le périmètre de l'opération est desservi par les réseaux d'eaux pluviales, d'eaux usées et d'eau potable gérés par la Métropole Nice Côte d'Azur.

Le périmètre de l'opération est également desservi par l'ensemble des réseaux secs disponibles sur la commune (électricité, gaz, téléphonie...).

### 4.10 Cadre de vie

#### 4.10.1 Gestion des déchets

La Métropole Nice Côte d'Azur assure la compétence d'élimination et de valorisation des déchets des ménages pour les communes membres.

#### 4.10.2 Ambiance sonore

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée du 14/03/2012 au 15/03/2012. Au total, 5 mesures de bruit de longue durée (24 heures) et 7 prélèvements (30 min) ont été répartis sur le périmètre du projet.

L'ambiance sonore est modérée de jour comme de nuit pour 8 de ces 12 points de mesures. Quatre points de mesures sont caractérisés par une ambiance sonore non modérée de jour comme de nuit.

#### 4.10.3 Qualité de l'air

Pour évaluer l'impact de l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal sur le bilan des émissions atmosphériques, une étude Air de niveau II a été réalisée en avril-mai 2012.

Les valeurs observées pour le dioxyde de soufre sont inférieures aux valeurs réglementaires prescrites.

Les valeurs mesurées pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) sont relativement faibles et inférieures aux différentes valeurs de référence (valeurs limites ou objectif de qualité).

Les valeurs relatives aux moyennes annuelles civiles et aux percentiles 90,4 pour les PM10 ne dépassent pas les valeurs de référence associées.

La valeur moyenne du benzène dépasse l'objectif de qualité fixé à 2 µg/m<sup>3</sup> sur les deux stations situées à Nice. Sur la station de Cagnes sur Mer, la valeur moyenne annuelle se place en dessous de l'objectif de qualité.

On constate un dépassement de la valeur limite fixée pour le dioxyde d'azote (40 µg/m<sup>3</sup>) pour l'ensemble des stations de mesures in situ, sauf une.

Les mesures de benzène oscillent autour de l'objectif qualité (fixé à 2 µg/m<sup>3</sup>), en restant inférieures de la valeur limite de 5 µg/m<sup>3</sup>.

### 4.11 Synthèse des enjeux

L'analyse de l'état initial du site a permis de mettre en évidence les principaux enjeux à l'échelle de l'aire d'étude et de définir le niveau de sensibilité vis-à-vis de la réalisation du projet.

Dans ce cadre, il convient de noter l'absence de sensibilité ou une sensibilité faible pour les thématiques relatives au patrimoine, aux déplacements, au contexte socio-économique, à l'urbanisme et au paysage.

**L'hydrogéologie et l'hydrologie** présentent une sensibilité moyenne à forte vis-à-vis du projet en

raison de la présence du Var à l'ouest du périmètre de l'opération, et de sa nappe alluviale, aquifère perméable, vulnérable à la pollution, qui affleure par endroits (1 à 3 m de profondeur) et qui est exploitée pour l'alimentation en eau potable (champ captant des Sagnes).

**Le risque d'inondation** lié à la présence du Var induit une sensibilité forte : la réalisation du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble prend en compte ce risque dès les études de conception du projet.

La sensibilité vis-à-vis de l'ambiance acoustique et de la gestion des déchets reste moyenne et doit être prise en compte dans la réalisation du projet.

L'EPA Plaine du Var s'engage à prendre en compte les enjeux environnementaux et les niveaux de sensibilité identifiés. Dans ce cadre, l'opération répond aux problématiques du site.

Au sein de ce secteur actuellement fortement minéralisé (plus de 95% imperméabilisés), le projet permet de restituer 25% de surfaces de pleine terre.

Des espaces publics de qualité sont créés, favorisant le développement des modes doux, aujourd'hui quasiment inexistant dans ce secteur marqué par les coupures urbaines.

## 5 JUSTIFICATION DU CHOIX ET PRESENTATION DU PROJET RETENU

### 5.1 Historique du projet

Le secteur du Grand Arénas, qui inclut le projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal, a été identifié comme un secteur stratégique par de nombreuses études puis confirmé au cours de l'élaboration du projet de territoire de l'Eco-Vallée.

Les études de programme relatives à l'aménagement du pôle d'échanges multimodal ont commencé en septembre 2009 par une première phase de diagnostic (analyse urbaine et environnementale, analyse des flux, analyse des besoins, définition des critères pris en compte pour l'analyse et la comparaison des différents scénarios et le choix du projet) et de définition des enjeux (enjeux urbains et environnementaux, enjeux déplacements, enjeux économiques).

Plusieurs phases d'études se sont ensuite succédées afin de définir les fonctionnalités de transports et les scénarios d'aménagements puis de les analyser :

- un pré-programme en a découlé en octobre 2009 et a permis de partager des objectifs communs à toutes les autorités organisatrices de transports et de valider les premiers éléments constitutifs du pôle. Il a également apporté une estimation des flux, une définition des fonctionnalités périphériques (intégration du pôle dans son contexte urbain, rôle de l'espace public, proposition d'un périmètre...), des orientations fonctionnelles (desserte ferrée, transport public, trame viaire, stationnement, points d'échange...), une définition spatiale sommaire du pôle et des pistes de réflexion de montage opérationnel.
- sur la base du pré-programme, trois scénarios ont été développés et évalués de manière détaillée, en termes de qualité fonctionnelle, de qualité urbaine, de faisabilité technique, de répartition des surfaces et d'estimation financière.

- sur la base des marchés de définition simultanés pour « la définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var » trois groupements, aux références internationales, ont proposé leur vision de la plaine. Les mandataires de ces équipes sont WEST 8, SEURA et MATEO. Ces marchés ont été lancés alors que l'étude de programme du pôle d'échanges multimodal était déjà au stade du choix du scénario avec les partenaires, les trois équipes ont confirmé la localisation du pôle d'échanges multimodal telle que proposée par l'équipe IOSIS/2EI.
- l'étude du programme final du pôle d'échanges multimodal réalisée en janvier 2011 par le groupement IOSIS/2EI a permis de développer et de détailler le scénario et le programme retenu. Les orientations arrêtées par la maîtrise d'ouvrage y sont notamment présentées.
- les études préliminaires relatives à l'aménagement urbain du Grand Arénas ont été réalisées par le groupement Mateo Arquitectura / Atelier Villes & Paysages / Egis France, version décembre 2011.
- les études d'avant-projet relatives à l'aménagement des espaces publics du pôle d'échanges multimodal sont en cours de réalisation par le groupement Mateo Arquitectura / Atelier Villes & Paysages / Egis France.

### 5.2 Enjeux du projet d'aménagement

L'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport, et en particulier l'aménagement des espaces publics de ce quartier, permet de répondre à quatre enjeux principaux :

- un **enjeu pour le développement des mobilités** le projet bénéficiera d'un niveau d'accessibilité exceptionnel grâce au pôle d'échanges multimodal qui connectera de nombreux modes de transport au cœur d'un véritable quartier urbain : lignes ferroviaires, le tramway, le bus, les cars, ... Ce réseau privilégiera les modes de déplacements doux, pour promouvoir des comportements de vie plus apaisés et offrir une alternative à la voiture.
- un **enjeu urbanistique**
  - placer l'utilisateur au cœur du pôle et de ses équipements,
  - créer des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements majeurs de la vallée du Var,
- un **enjeu d'innovation environnementale** : faire du pôle d'échanges multimodal une réalisation innovante et emblématique de l'ambition environnementale de l'Eco-Vallée,
- un **enjeu économique** : faciliter la constitution d'un grand quartier d'affaires autour du pôle, en relation avec le futur parc des expositions.

### 5.3 Gouvernance du projet

L'EPA Plaine du Var a souhaité, dès l'engagement de l'étude de programme puis tout au long des études de conception du pôle d'échanges multimodal, mettre en place une instance de gouvernance du pôle d'échanges multimodal, constituée par l'ensemble des acteurs concernés (Etat : Préfecture, SGAR, DREAL DDTM, Région PACA, Conseil Général, Nice Côte d'Azur : direction des transports, voirie circulation et mission tramway, RFF, SNCF, les Aéroports de la Côte d'Azur, Escota, l'ADAAM).

Cette démarche a permis de fédérer le partenariat ainsi constitué autour d'un projet partagé répondant aux ambitions affichées par tous les acteurs de ce territoire, à savoir 10 millions de

passagers annuels transitant par ce pôle d'échanges pouvant accueillir jusqu'à 17 millions de passagers à terme.

Cette gouvernance se concrétise au travers de différentes instances qui se réunissent autant de fois que de besoin :

- un comité de pilotage,
- un comité technique,
- des réunions de coordination techniques appelées « interfaces techniques » qui ont lieu tous les deux mois entre NCA mission tramway, RFF maîtrise d'ouvrage du pont-rail, et l'EPA,
- des réunions thématiques : transports bus/cars ; modes doux, biodiversité, aménagement urbanisme, voiries circulation, concessionnaires réseaux, TER, tramway, etc.

#### 5.4 Choix du projet

Plusieurs propositions d'aménagement ont été définies sur le site du Grand Arénas au cours des études antérieures et ont permis de mettre en évidence le choix du site d'implantation du pôle d'échanges multimodal.

Localisé de façon stratégique en entrée de ville, le site de la basse vallée du Var offre la possibilité de créer une liaison de qualité et des échanges optimisés entre les différents modes de transport (ferroviaire, tramway, bus, avion), tout en limitant la consommation d'espace.

L'étude de programme du pôle d'échanges Nice Saint-Augustin Aéroport réalisée par le BET IOSIS/2EI, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA, a permis d'étudier trois implantations situées à proximité de l'aéroport pour trouver la meilleure localisation pour ce pôle d'échanges en tenant compte des critères de qualité environnementale, de qualité fonctionnelle, de qualité urbaine, de faisabilité technique, de répartition des surfaces et d'estimation financière. Les sept critères de choix utilisés pour l'analyse sont les suivants :

1. l'efficacité de la fonction pôle d'échanges,
2. la qualité de l'espace public généré,
3. sa capacité à trouver un équilibre économique dans les différents montages juridiques/économiques,
4. la disponibilité du foncier à court terme et moyen terme,
5. sa capacité à établir un phasage avec des fonctionnalités cohérentes dès 2015 : sa capacité de modularité et d'extensibilité pour préserver l'avenir avec la possibilité de réserves foncières,
6. son impact environnemental (zone Natura 2000, nappe, zone de captage, PPRI etc...),
7. son coût d'aménagement.

Après concertation avec l'ensemble des acteurs (Etat/SGAR-DREAL-Préfecture-DDTM, Région PACA, Conseil général des Alpes-Maritimes, Métropole NCA, SA Aéroports de la Côte d'Azur, CCINCA, RFF, SNCF) le scénario optimal retenu est le scénario suivant :



Figure 5 : schéma d'insertion du scénario retenu dans son contexte à long terme

#### 5.5 Présentation du projet

Le quartier du pôle d'échanges multimodal de Nice Saint-Augustin Aéroport se positionne comme un périmètre à très haut niveau d'innovation au service des usagers pour une mobilité durable et optimisée. Il sera le premier des nœuds de services de transports programmés dans la chaîne de pôles d'échanges multimodaux prévus sur Nice et la plaine du Var. Sa proximité directe avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur et le quartier d'affaire de l'Arénas en fait une entrée de ville à vocation internationale.

Afin de conforter cette vocation, le site fera également l'objet d'un programme de renouvellement urbain du tissu existant, une recomposition et une modernisation de l'armature commerciale, le tout accompagné d'un programme de mise en valeur du paysage.



Figure 6 : maquette du Grand Arénas et de l'axe du pôle, depuis la Promenade des Anglais

Le présent dossier concerne ainsi l'opération d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport portée par l'EPA Plaine du Var.

Sur une emprise de 8 ha, ces espaces publics accompagnent les fonctionnalités de transports et assurent la connexion entre le programme immobilier prévisionnel du pôle qui se compose de 5 îlots et les équipements et infrastructures de transport.

L'insuffisance structurelle du réseau routier, face à un mélange des trafics de transit interurbains et de desserte locale, la dégradation continue de son niveau de service, sans alternative satisfaisante vers les transports collectifs, la sous-utilisation du système ferroviaire a en effet conduit à la nécessité de développer un quartier articulé autour d'un pôle stratégique sur ce secteur, nœud de connexion de l'ensemble des infrastructures, train, ligne ferroviaire nouvelle, tram, bus interurbain, taxis, vélos....

La réalisation du quartier du pôle d'échanges multimodal constitue ainsi le premier maillon d'un grand quartier de ville, qui sera édifié par la suite dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté. Ces deux projets situés dans des territoires emboîtés sont totalement complémentaires et constitue globalement l'opération du Grand Arénas, opération portée par l'EPA :

- le quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport se structure autour d'un projet de création d'îlots urbains et d'infrastructures de transports : gare ferroviaire, station de tramway, voiries de desserte, parkings, places publiques, rues ...
- la Zone d'Aménagement Concerté - ZAC du Grand Arénas : bureaux, logements, hôtels, commerces et services, parc des expositions, espaces publics ...

Les différents équipements ou infrastructures de transports (gare routière, pont rail, gare ferroviaire, tramway etc.) ont déjà fait (ligne est-ouest du tramway) ou feront l'objet de procédures spécifiques particulières, portées par leurs maîtrises d'ouvrages respectives.

Toutefois, l'EPA a mis en place un processus de pilotage pour une organisation concertée des maîtrises d'ouvrage concernant les projets prévus dans le périmètre du quartier du pôle d'échanges ou dans un environnement proche avec des calendriers de réalisation échelonnés dans le cadre d'un planning opérationnel.

Ainsi, les espaces publics constituent à eux seuls une opération que l'EPA pilote en partenariat avec les autres acteurs du projet du Grand Arénas pour une conception d'ensemble cohérente. Ces espaces sont structurés autour d'un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée dans chaque sens, une piste cyclable et des cheminements piétons. Cet axe a été dessiné dans la continuité de la future voie de 40 m qui dessert la plaine du Var.



Figure 7 : plan de masse du projet à terme, au cœur du quartier Grand Arénas

Afin de garantir la fonctionnalité des équipements de transports, les espaces publics concilieront continuité avec l'existant et adaptation aux besoins et exigences propres à chaque mode :

- les trois demi-quais du programme de tramway constitueront un triangle entre la route de Grenoble et le nouvel axe du pôle,
- les parvis entre les gares routière et ferroviaire offriront des lieux ludiques, fonctionnels et agréables, également partagés avec les salariés des nouveaux bureaux prévus aux étages supérieurs de la gare routière,
- le Lycée Hôtelier sera relié à la voie Cassin et disposera d'un accès à l'Eco-Parc.

En termes de circulation, le pôle d'échanges multimodal tend à apaiser les flux tout en facilitant les accès aux différents modes de transport. Sur l'axe du pôle, à terme, circuleront exclusivement les piétons, les vélos et les TCSP. Cela ne signifie pas la disparition du véhicule particulier qui conserve ses voies majeures. En effet, la circulation habituelle d'entrée de ville se déroulera :

- par la Promenade des Anglais apaisée,
- par la route de Grenoble qui se transformera en un boulevard urbain,
- par le boulevard René Cassin.

L'ensemble du projet vise la réorganisation urbaine sur la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain mixte en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var, en proposant des respirations vertes dans un réseau viaire plus apaisé.

## 5.6 Justification du choix du projet

L'objectif principal de ce projet est de développer un aménagement éco-responsable. Ainsi, l'EPA et ses partenaires s'engagent à mettre en place, de façon concertée, une stratégie de transports et de déplacements en amont des opérations et à offrir des alternatives au « tout voiture ». Il s'agit du premier maillon du réseau de pôles multimodaux qui jalonnent à terme toute l'Eco-Vallée. C'est dans ce contexte que le projet de pôle d'échanges multimodal a été reconnu opération phare de la démarche Eco-Cité. Espaces de rencontres et de passage, les espaces publics mettent en cohérence les quartiers environnants et le maillage de transports.

Au regard du programme des espaces publics, la maîtrise d'ouvrage répond aux enjeux et objectifs du projet :

- offrir une dynamique économique et urbaine à ce nouveau quartier de ville,
- prendre en compte le désir de nature en ville des citoyens en donnant une place prépondérante au végétal,
- favoriser les liens entre les grands axes de l'estuaire en rendant les voiries plus lisibles et urbaines,
- concilier accessibilité et risque d'inondation via notamment la conformité du programme d'espaces publics au Schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble,
- lier les équipements de transport par la configuration d'un espace adapté aux différents modes, permettant ainsi de compléter la multimodalité par une intermodalité efficace,
- penser l'adéquation entre les formes urbaines et les flux afin de générer des échanges efficaces mais apaisés.
- assurer l'évolutivité du projet par rapport aux projets connexes et son adaptabilité dans le temps.

En conclusion, la plus value apportée par l'aménagement des espaces publics, dédiés aux transports collectifs, souvent considérés comme « contraints » est qu'ils sont ici conçus pour être vécus comme des lieux d'agrément, de communication et d'échanges accessibles à tous.

## 5.7 Engagements de l'Eco-Vallée

### 5.7.1 Le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var

Le cadre de référence pour la qualité environnementale (CRQE) de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var définit la stratégie poursuivie en matière de qualité environnementale au sein de l'Eco-Vallée et précise les objectifs en termes de qualité environnementale à atteindre par les opérateurs dans le cadre des projets d'aménagement et de construction.

Pour répondre aux enjeux propres au territoire de l'Eco-Vallée, les objectifs à prendre en compte pour la réalisation des projets d'aménagement et de construction sont identifiés dans une grille de critères au travers de 8 thématiques : Systèmes de management de l'opération / Paysage et biodiversité / Confort, matériaux, risques et santé / Energie / Eau / Déchets / Déplacements / Gouvernance.

L'EPA Plaine du Var utilise le cadre de référence dans les opérations dont il assure la maîtrise d'ouvrage.

### 5.7.2 Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée

Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques exprime l'engagement écologique de l'Eco-Vallée, en continuité des orientations majeures de l'Etat en matière de développement durable et de biodiversité (stratégie nationale pour la biodiversité 2011-2020 et les lois Grenelle 1 et 2).

Cette démarche a pour objet d'identifier et de caractériser les fonctionnalités écologiques, sur la plaine du Var, afin de pouvoir définir un système de gestion opérationnelle de la biodiversité, en cohérence avec les territoires adjacents.

Le guide s'adresse aux maîtres d'ouvrage publics et privés, à la maîtrise d'œuvre associée aux projets d'aménagement et de construction et aux entreprises en charge des réalisations mais également aux collectivités en lien avec l'élaboration des documents d'urbanisme.

Sur l'ensemble de l'Eco-Vallée, 33 secteurs d'intérêt écologique ont été définis pour faciliter la localisation spatiale des enjeux (préservés l'existant, améliorer le fonctionnement des corridors, recréer des connexions manquantes, inclure une démarche de « continuité écologique » dans les nouveaux aménagements). Une boîte à outils regroupe des propositions de mesures.

### 5.7.3 Le pôle d'échanges multimodal Nice St Augustin, un projet reconnu par la démarche EcoCité

En termes d'innovation environnementale, le pôle d'échanges multimodal sera l'occasion de démontrer que la durabilité articule plusieurs enjeux. Outre la question de la mobilité, ce sont



plusieurs actions qui illustreront l'éco-exemplarité :

- La mise en place de systèmes de surveillance, d'alerte et de gestion des inondations,
- La gestion « intelligente » des stationnements, limitant la place de la voiture,
- La réduction des « îlots de chaleur »,
- La création d'îlots à énergie positive,
- Les systèmes intelligents d'information en temps réel.

Dans le cadre du plan Ville Durable du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le projet de pôle d'échanges multimodal a été sélectionné en qualité de projet EcoCité. La démarche EcoCité participe d'une politique publique ambitieuse qui prône des villes plus respectueuses de leur environnement. Treize projets d'écocités – dont Nice – ont été retenus en 2009. Une part importante de ce travail porte sur les projets technologiquement innovants, auxquels l'Etat apportera son soutien financier pour ce qui participe significativement à l'amélioration des transports, de la gestion des ressources et du recyclage des matériaux, de la production d'énergie renouvelable et de la récupération d'énergie, des réseaux intelligents, de la construction, de la biodiversité, des inondations, etc.

### 5.8 Phasage du projet

Le phasage du projet est un enjeu majeur pour assurer l'adéquation du programme avec la demande réelle de transport et pour assurer la bonne réalisation du pôle conformément aux orientations de conception telles que choisies et arrêtées et en adéquation avec la capacité d'absorption du marché immobilier.

L'arrivée du tramway en 2017 constitue un événement majeur permettant de fixer l'objectif de livraison du pôle. Le pôle ainsi constitué s'adaptera pour accueillir la Ligne ferroviaire nouvelle à plus long terme.

Pour établir le phasage opérationnel des espaces publics du pôle d'échanges multimodal, le phasage prévisionnel du projet est le suivant :

- mi-2013 : dévoiement des réseaux,
- 2014 à mi-2015 : reprofilage et aménagement du boulevard Cassin,
- 2015 : aménagement du nouvel axe Nord-Sud, coordonné avec la livraison du pont-rail (RFF)
- 2017 : mise en service de la ligne Est-Ouest du tramway (Métropole Nice Côte d'Azur),
- 2020-2025 : mise en service de la nouvelle gare ferroviaire et accueil de la nouvelle ligne ferroviaire (RFF région PACA).

## 6 SYNTHÈSE DES ENJEUX, IMPACTS TEMPORAIRES ET PERMANENTS ET MESURES D'ÉVITEMENT OU DE COMPENSATION ENVISAGÉES

### 6.1 Impacts du projet et mesures

Les principaux impacts identifiés relatifs au projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- gestion du risque d'inondation par la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble,
- effets positifs sur le contexte socioéconomique, attractivité du quartier (création de bureaux, équipements),
- impacts positifs sur les déplacements : amélioration des conditions de déplacements qui conduira à une forte augmentation des usages des TC, développement des modes doux,
- réduction des espaces imperméabilisés par la création de 25% d'espaces en pleine terre,
- amélioration du cadre de vie : réorganisation et amélioration des espaces publics,
- impact positif sur le paysage : création d'un paysage structuré.

Les principaux impacts et mesures sont présentés dans les tableaux ci-après.

Thème	Nature de l'enjeu	Phase Travaux		Phase exploitation		
		Impacts prévisibles	Mesures proposées	Impacts prévisibles	Mesures proposées	
Milieu physique	Climatologie	Climat méditerranéen.	Pas d'impact.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.	Impact positif.	Traitement des îlots de chaleur urbains identifiés.
	Topographie - relief	Plaine alluviale.	Impacts prévisibles lors des opérations d'affouillement et de terrassement (sur 8000 m <sup>2</sup> et jusqu'à 2m50 de profondeur).	Matériaux issus en priorité de la réutilisation de matériaux de démolition après tri et concassage réalisé sur le site. Si besoin, des ouvrages de soutènement. seront mis en place.	Aucun impact significatif.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.
	Géologie - Géotechnique	Formations alluvionnaires.	Opérations de décaissement pouvant avoir un impact local sur la géologie. Portance nulle des sols mise en évidence dans l'étude géotechnique.	Purge et substitution de matériaux sur 1,5 m pour améliorer la portance des sols.	Aucun impact significatif.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.
	Hydrogéologie	Nappe alluviale affleurante.	Aucun impact quantitatif. Impacts qualitatifs potentiels en cas de pollution accidentelle.	Mesures préventives contre le risque de pollution accidentelle de la nappe. Réalisation de soutènements adaptés et d'un suivi piézométrique.	Aucun impact n'est attendu sur les eaux souterraines en phase exploitation.	Ouvrages hydrauliques (réseaux d'eaux, bassins) et ouvrages souterrains étanches et inertes. Mesures de lutte contre la pollution accidentelle ou la pollution chronique.
	Hydrologie / hydraulique	Bassin versant du Var. Absence de cours d'eau sur le périmètre de l'opération.	Impact temporaire faible. Pollutions éventuelles engendrées par le chantier (déversement accidentel de produits polluants dans les eaux de ruissellement et les sols,...).	Bassins de dépollution/décantation pour les eaux de chantier. Mesures de précaution pour réduire au maximum les risques de pollution des eaux et des sols (engins lavés sur une aire étanche, matériaux polluants stockés en lieux clos, ...).	Impacts quantitatifs : réduction des surfaces imperméabilisées (création de 25% de surfaces de pleine terre par rapport à l'état actuel, induisant une diminution des débits d'eaux pluviales. Pas d'impact qualitatif en phase d'exploitation.	Aucune mesure quantitative n'est nécessaire. Mise en place de réseaux d'assainissement pluviaux (étanches) raccordés aux réseaux communaux. Dispositif d'intervention en cas de pollution accidentelle en phase d'exploitation.
	Risques naturels et technologiques	Risque d'inondation (aléa fort à très fort au PPRI du Var). Sismicité moyenne. Risque de transport de matières dangereuses.	Le projet n'aggraver pas les risques en phase chantier.	Mesures pour ne pas modifier l'écoulement des eaux et pour ne pas aggraver le risque d'inondation. Le Schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) prend en compte le risque d'inondation dès les phases d'études d'aménagement : le va-et-vient réalisé en phase de conception entre le projet de plan masse et la modélisation hydraulique permet à l'arrivée de disposer d'un projet d'aménagement conçu en tenant compte pleinement du risque d'inondation. Règles parasismiques adaptées à une sismicité de niveau 4.	Le projet n'aggrave pas significativement les risques.	Mesures mises en œuvre conformément au PPRI. Plan d'alerte et de secours en cohérence avec le Plan Communal de Sauvegarde de la ville de Nice.
Milieu naturel	Espaces remarquables	ZPS Basse vallée du Var située à environ 500 m.	Une évaluation des incidences Natura 2000 est réalisée dont les résultats mettent en évidence l'absence d'incidences.	Le calendrier des travaux tiendra compte des périodes sensibles pour la faune et la flore. Les travaux d'abattages des arbres devront intervenir en dehors de la période de nidification des oiseaux (mars - juillet pour l'essentiel).	Le projet améliore le cadre de vie et favorise la biodiversité.	Plantations, espaces verts et aménagements paysagers des espaces publics, favorables au développement de la faune locale. Palette végétale diversifiée. Gestion écologique des espaces verts. Bilan végétal positif.
	Habitats - Faune - Flore	Milieu urbanisé : absence d'habitat ou d'espèces présentant un enjeu réglementaire.	Impact temporaire faible : dérangement des espèces de faune présentes (bruit, poussières), à relativiser du fait du contexte urbain. Abattage d'arbres et transplantation des palmiers existants.			
	Continuités	Absence de continuité.	Aucun impact en phase travaux.			

Thème	Nature de l'enjeu	Phase Travaux		Phase exploitation		
		Impacts prévisibles	Mesures proposées	Impacts prévisibles	Mesures proposées	
<b>Contexte socioéconomique</b>	Densité de population importante. Besoins accrus en logements. Taux de chômage élevé. Proximité immédiate du quartier d'affaires de l'Arénas.	Impact temporaire des travaux : gêne au fonctionnement des activités économiques, perturbation des déplacements et accès. Impact positif sur les entreprises locales liées aux travaux de construction (demande de main d'œuvre, création d'emplois).	Signalisation, claire et adaptée, installée sur le chantier ainsi qu'à tous les accès du secteur environnant. Chantier matérialisé et interdit à la population. Information en continu du public. Accès piétons maintenus. Mesures pour limiter la gêne occasionnée au fonctionnement des activités.	Impact positif sur la dynamique démographique à l'échelle du quartier : revalorisation des espaces publics, attractivité du territoire renforcée pour de nouveaux ménages, ... Aucun impact sur les zones d'habitat existantes. Impact positif sur le développement économique du quartier induit à terme par l'aménagement de bureaux et commerces.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.	
<b>Urbanisme et planification urbaine</b>	Occupation des sols et foncier	Secteur fortement minéralisé (plus de 95% imperméabilisés). Bâti peu dense. Emprises publiques.	Impacts sur le bâti limité par l'utilisation d'emprises publiques. Nombre limité de démolitions.	Mesures spécifiques pour les opérations de démolition.	Impacts sur le parcellaire, le bâti et la voirie. Le projet restitué à terme 25% de surfaces de pleine terre.	Relocalisation des activités du M.I.N.
	Equipements et espaces publics.	Nombreux équipements dans le secteur.	Impact temporaire limité : les accès aux équipements publics riverains seront maintenus.	Accessibilité aux équipements garantie dans les meilleures conditions de sécurité (signalétique, barrières,...). Accès piétons maintenus pour accéder aux équipements publics.	Impact positif : revalorisation des espaces publics (plantations et traitement paysager).	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.
	Planification urbaine et documents d'urbanisme	DTA des Alpes Maritimes. OIN Eco-Vallée. SCOT Nice Côte d'Azur en cours de réalisation. PLU de Nice.	Projet compatible avec les documents de planification en vigueur.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.	Le projet répond aux orientations des documents de planification.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.
	Projets urbains	Nombreux projets urbains identifiés à l'échelle de la Plaine du Var.	Plusieurs chantiers réalisés en interface.	Réalisation d'un phasage de travaux. Réunions de planification réalisées entre les différentes maîtrises d'ouvrage. Les différents maîtres d'ouvrage seront concertés.	L'amélioration et la desserte du quartier sera renforcée par l'aménagement des espaces publics du pôle d'échanges multimodal.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.
<b>Paysage</b>	Ambiances urbaines marquées.	Impact visuel temporaire lié au stockage des déchets et le dépôt de matériaux.	Prescriptions relatives à la propreté et à la gestion des chantiers incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel ou urbain. Application de la charte chantier vert établie par l'EPA Plaine du Var.	Impact paysager positif : requalification des espaces publics et des espaces dédiés aux modes doux (piétons et cycles), création de plantations et d'espaces verts.	Traitement paysager intégré au projet. Cahier de prescriptions urbaines et architecturales réalisé dans le cadre des études urbaines. Bilan végétal positif.	

Thème		Nature de l'enjeu	Phase Travaux		Phase exploitation	
			Impacts prévisibles	Mesures proposées	Impacts prévisibles	Mesures proposées
Patrimoine		-	Aucun impact.	En cas de découverte fortuite de vestiges lors des travaux, des mesures spécifiques seront prises en collaboration avec le Service Régional de l'Archéologie.	Pas d'impact sur le patrimoine en phase d'exploitation.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.
Déplacements et flux	Déplacements et trafics	Intersection de voies structurantes avec des charges de trafics importantes.	Impacts sur la voirie routière et les conditions de circulations. Suppression d'une partie des places de stationnement. Circulation des bus perturbée en période de travaux, en particulier celle de la ligne 23 desservant le boulevard René Cassin.	Maintien d'une circulation fonctionnelle avec signalisation adaptée pendant la durée du chantier. Places de stationnement de substitution. Circulation des autobus et desserte du quartier organisée : déplacements d'arrêts, définition d'itinéraire de substitution en coordination avec le plan de circulation général, ... Information des usagers sur les modifications du réseau. Aménagement de cheminements sécurisés pour piétons et personnes à mobilité réduite. Le projet garantit le fonctionnement et l'accessibilité de l'aéroport Nice Côte d'Azur.	En diversifiant l'offre de transport existante, le projet va inciter au report modal de la voiture particulière vers le réseau de transport en commun et va donc avoir un impact positif sur le trafic routier et la circulation. Selon l'horizon d'étude et la disponibilité de l'offre TC, l'augmentation du trafic du fait du projet est compensée par la diminution et le report du trafic de transit en faveur des transports en commun.	Réalisation d'un schéma de circulation. Le projet conduit à des modifications et une réorganisation du réseau viaire existant : connexions entre les différents équipements de transport, diversification de l'offre globale de transport et amélioration de l'intermodalité.
	Transports en commun	Desserte par plusieurs lignes de bus.			Restructuration du réseau de transport en commun existant et modification de certains itinéraires de lignes.	
	Modes doux et stationnement	Aménagements cyclables existants peu nombreux. Nombreux parcs de stationnement.			Le projet aura un impact positif sur le développement des modes doux par la création d'espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes. Le projet conduit à la suppression de plusieurs places de stationnement de surface (parking privé et public).	Deux parkings relais sont prévus (1 500 places à terme) : le stationnement des véhicules est pris en compte afin d'encourager l'écomobilité et favoriser le report modal sur le réseau de transports en commun.
Cadre de vie	Qualité de l'air	Dépassement des valeurs limites pour le NO <sub>2</sub> .	Emission de poussières due aux travaux, émissions de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxydes d'azote, composés organiques volatiles et métaux lourds (plomb, cadmium, vanadium) liées à la circulation des engins de chantier et des poids lourds.	Interdiction des opérations de brûlage des déchets, aspersion d'eau sur les sols en cas de terrassement par temps sec pour limiter les envols de poussière, mise en place de bâches sur les camions, nettoyage en sortie de chantier, ... Mesures spécifiques lors de la phase démolition pour réduire les émissions de poussières.	Aucun impact significatif.	Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.
	Déchets	Gestion par la Métropole Nice Côte d'Azur.	Phase de démolition et de terrassement génératrice de quantités de déchets importantes.	Recours à la valorisation systématiquement recherché (mise en place d'installations pour le tri des déchets sur le chantier). Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (S.O.GE.D.) fourni par les entreprises en charge du chantier.	Aucun impact significatif.	Bâtiments conçus et aménagés pour faciliter le tri des déchets et leur stockage intermédiaire.
	Ambiance sonore	Ambiance sonore globale modérée.	Impacts dû au bruit lié au chantier lui-même et le bruit lié aux transports de chantier.	Respect de la réglementation relative aux bruits de chantier, respect des horaires de chantier, définition en concertation avec la Métropole Nice Côte d'Azur d'un itinéraire d'accès des camions obligatoire, recherche de techniques les moins productrices de bruit, recherche d'un planning pour regrouper les travaux bruyants, surveillance et information, ...	Le projet a une incidence peu importante sur le bâti riverain existant. Les bâtiments existants sont assez éloignés du projet et l'incidence de la voirie routière et du tramway cumulés est à terme non significatif d'un point de vue acoustique.	Le projet veillera à assurer l'isolement du parc immobilier projeté vis-à-vis des différentes infrastructures existantes et projetées (terrestres et aériennes).
Réseaux		Nombreux réseaux présents.	Impacts limités.	Enquête réseaux organisée auprès de tous les organismes gestionnaires concernés.	Impact qualitatif et quantitatif du projet sur les réseaux pluviaux communaux non significatif. Créations de nouveaux réseaux.	Prétraitements sur les rejets d'eaux pluviales (débourbeurs et séparateur d'hydrocarbures). Aucune mesure quantitative n'est à mettre en œuvre.

## 6.2 Analyse des effets cumulés

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, une analyse des effets cumulés du projet a été réalisée. Elle prend en compte les projets ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 ou d'une étude d'impact pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu.

Cette analyse porte sur les projets suivants :

- les projets ayant donné lieu à étude d'impact :
  - la ligne de tramway Est-Ouest : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation de la ligne Est-Ouest du tramway de Nice, réalisée par Ingérop, version juin 2011, qui inclut également la réalisation du projet de pont-rail sous maîtrise d'ouvrage RFF,
  - Nice Stadium : étude d'impact « Nice Eco Stadium », réalisée par le bureau Veritas, version février 2011,
  - le Projet de Rénovation Urbaine du quartier des Moulins - opération ANRU : dossier d'enquête publique réalisée par Indiggo, version octobre 2011,
  - l'autoroute A8 – aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-Augustin : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, réalisée par Ingérop, version novembre 2009,
  - la voie des 40 m (phase 1) : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comportant étude d'impact et évaluation économique et sociale « réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur, phase 1 : Digue des Français – Avenue Auguste Vérola », réalisée par SEGC Foncier, version février 2011.
- le quartier du pôle multimodal dans le contexte de l'opération du Grand Arénas ayant donné lieu aux études préliminaires suivantes :
  - études préliminaires relatives à l'aménagement urbain du Grand Arénas, réalisées par le groupement Mateoarquitectura / Atelier Villes et Paysages / Egis, version décembre 2011,
  - étude de programme du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport, réalisée par IOSIS / 2EI, version janvier 2011.

Cette analyse tient compte du contexte et des enjeux du territoire et porte sur les thématiques pour lesquelles l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal présente des effets potentiels.

Les effets cumulés attendus sont les suivants :

- des nuisances en phase chantier :
  - effet cumulé positif pour l'emploi local : effet direct par la création d'emplois liée aux travaux de construction des ouvrages,
  - effet cumulé négatif lié au volume de matériaux nécessaires et aux quantités de déchets produits par l'ensemble des projets : production de déchets de chantier en quantité importante, approvisionnement en matériaux de construction,
  - effet cumulé négatif sur les conditions de circulation et de desserte du secteur : la circulation des engins et des équipes de travaux publics peut entraîner une augmentation du trafic temporaire sur certains axes,
  - effet cumulé négatif au niveau des activités économiques lié à la gêne occasionnée par des chantiers échelonnés dans le temps (pont-rail, tramway, espaces publics).

- des effets sur les eaux superficielles et souterraines : impact cumulé négatif induit par l'augmentation des surfaces imperméabilisées, malgré la réduction de l'imperméabilité induite par le projet des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal, impacts de la réalisation de structures souterraines (variations du niveau de l'aquifère superficiel, risque de rabattement du niveau de la nappe en cas de pompage, ...),
- des effets cumulés positifs sur le contexte socio-économique : création d'équipements, de logements, de nouvelles activités, développement du tourisme, ...
- des effets cumulés positifs sur les infrastructures de transports et les déplacements : modification des conditions de circulation, augmentation du trafic sur certaines voies, amélioration des conditions de déplacements via les transports en commun, création de parcs relais pour favoriser le report modal, aménagement de cheminements pour les modes doux, ...
- des effets sur la qualité de l'air :
  - effet négatif par l'augmentation des émissions de gaz induite par l'augmentation du trafic routier,
  - effet positif induit par le report modal attendu et la réorganisation de l'intermodalité,
- effets cumulés négatifs du volume de déchets générés en phase exploitation,
- effet cumulé négatif direct sur la consommation en énergies : augmentation des besoins en énergie sur le secteur de la plaine du Var,
- effet positif sur le paysage : transformation profonde du territoire et de sa perception.

## 6.3 Modalités de suivi des mesures

L'application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var, établi par l'EPA Plaine du Var, permettra de réaliser un suivi de la mise en œuvre des mesures et de leurs effets (réalisation de fiches d'évaluation).

Un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement sera mis en place dans le cadre du projet. Il comprend notamment les éléments suivants : mise en place d'auto-évaluations périodiques du projet, réalisation du bilan de l'opération à la livraison et deux ans après, mise en œuvre d'un suivi des plantations et d'un bilan vert après la livraison, mise en œuvre d'un suivi du report modal attendu, etc.

## 7 COUT DES MESURES

Une part importante des mesures fait partie intégrante de la démarche globale d'élaboration et de conception du projet.

Les mesures prises, pendant les travaux (tri des déchets, circulations temporaires, dispositifs de communication et information...), ne sont pas précisément comptabilisées et sont prises en compte dans le coût d'investissement du projet.

A ce stade des études, les mesures proposées en faveur de l'environnement ne sont pas exhaustives et nécessiteront, pour la plupart, des approfondissements ou des compléments qui seront effectués dans le cadre des études ultérieures.

On peut citer comme principales dispositions constructives en faveur de l'environnement :

Estimation des mesures en faveur de l'environnement (valeur juillet 2012)	
Travaux préparatoires	3 297 980
Terrassements	4 137 840
Espaces verts/Plantations	2 336 399
Création de réseaux	1 454 930
Mobilier urbain	637 550
<b>TOTAL (€ HT) :</b>	<b>11 864 699</b>

Cette estimation est issue de l'avant-projet.



CONSEIL D'ADMINISTRATION  
10 décembre 2012

## DELIBERATION N° 2012-....

### Relative aux décisions nécessaires à la mise en œuvre des procédures liées à l'opération d'aménagement des espaces publics et des voiries du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport

Vu le décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008 portant création de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var,

Vu l'arrêté du Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en date du 20 mars 2012 portant nomination du Directeur général de l'EPA de la plaine du Var en la personne de M. Xavier HEMEURY, à compter du 2 avril 2012,

Vu le protocole de partenariat pour l'Eco-Vallée 2011-2026 conclu le 12 mars 2012 entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Nice et l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la Ville de Nice en date du 7 octobre 2011 donnant avis favorable sur les modalités de la concertation préalable pour l'opération d'aménagement des espaces publics et des voiries du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport,

Vu la délibération du 24 octobre 2011 du conseil d'administration de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var approuvant le lancement, les modalités et les objectifs de la concertation préalable pour l'opération d'aménagement des espaces publics et des voiries du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, engagée en application de l'article R 300-1 du code de l'urbanisme,

Vu la délibération du 20 juillet 2012 du conseil d'administration de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var approuvant le bilan de la concertation préalable pour l'opération d'aménagement des espaces publics et des voiries du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport,

Vu les dispositions du code de l'urbanisme et du code de l'environnement,

Vu le rapport de présentation du 10 décembre 2012 et le dossier de présentation du projet, établis aux fins du présent conseil d'administration, et annexé à la présente délibération,

## **Le Conseil d'Administration :**

- Prend acte de l'avancée des études techniques relatives à l'opération d'aménagement des espaces publics et des voiries du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport ;
- Autorise le Directeur général de l'EPA à poursuivre les études techniques engagées ;
- Autorise le Directeur général de l'EPA à engager, mettre en œuvre et signer l'ensemble des actes requis relatifs à toutes procédures administratives et réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de l'opération d'aménagement des espaces publics et des voiries du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport. Cette autorisation ne porte pas sur la déclaration de projet, au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement, qui fera l'objet d'une délibération du conseil d'administration après validation du projet.

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO





- Point n° 4 -

## **BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE DE NICE MERIDIA**

### Rapport de présentation

Suite à la délibération du conseil d'administration de l'EPA du 20 juillet 2012, et au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, l'EPA plaine du Var a engagé la concertation préalable sur le projet de ZAC de Nice Méridia.

La Zone d'Aménagement Concerté Nice Méridia a vocation à aménager une « technopole urbaine » sur un premier périmètre opérationnel de 26 hectares, selon les objectifs suivants :

- Créer un quartier urbain mixte qui a l'ambition de jouer un rôle essentiel dans la dynamique d'ensemble pour une forte diversification de l'économie azurée dans les domaines de l'innovation et du développement endogène en vue de créer des emplois et de nouvelles entreprises à partir du tissu économique existant.
- Développer le concept de « technopole urbaine » qui, par son contenu, son organisation spatiale, son mode de fonctionnement, vise à associer les avantages spécifiques aux technopoles généralement péri-urbaines (R&D, formation supérieure, « fertilisation croisée »,...) aux bénéfices tirés d'une localisation dans un véritable tissu urbain dense : mixité des fonctions, accès en transports en commun, réduction des distances de déplacement domicile-travail, vitalité urbaine en dehors des horaires de bureau, ...
- Faire œuvre d'exemplarité en termes de prise en compte des principes du développement urbain durable

### **1- Les moyens de concertation et d'information**

Le public a disposé de plusieurs moyens pour prendre connaissance du projet, pour interroger les options présentées, les attendus de leur réalisation et pour énoncer des propositions.

- Une exposition a présenté le projet en deux lieux, du 28 septembre 2012 au 31 octobre 2012 :
  - au Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice, place Pierre-Gautier, du lundi au jeudi, de 8h30 à 16h30 et le vendredi, de 8h30 à 15h45
  - à l'immeuble Premium, 1 boulevard Maurice Slama à Nice, du lundi au vendredi de 8h30 à 16h30
- Deux réunions publiques se sont tenues le 29 septembre 2012 à la faculté des Sciences du sport située 261 route de Grenoble à Nice et le 24 octobre 2012 dans les locaux de l'EDHEC situé 393 promenade des Anglais à Nice.
- Des registres ont été ouverts aux fins de recueillir les observations du public. Ils ont été consultables aux heures normales d'ouverture, en mairie de Nice, dans les locaux de la métropole Nice Côte d'Azur et de l'EPA Plaine du Var ainsi que sur les deux lieux d'exposition.
- Une plaquette d'information a été diffusée lors des réunions publiques, sur les sites d'exposition et les lieux de dépôt des registres.
- Une adresse mail a été ouverte durant la concertation

L'annonce des réunions a été faite :

- par voie de presse ;
- sur le site internet de l'EPA plaine du Var
- sur le site internet de la ville de Nice et de la Métropole Nice Côte d'Azur sous forme d'un bandeau d'invitation ;
- dans le bulletin de la Ville de Nice,
- par affiches, sur le site de l'Arénas et de Nice Méridia, notamment.

## **2- Les échanges avec le public**

Les deux réunions publiques ont rassemblé environ 270 personnes : 150 personnes le 29 septembre et 120 le 24 octobre.

Les observations, réactions et questions des participants sont consignées dans deux comptes-rendus distincts.

Les personnes qui se sont manifestées par écrit ou par téléphone en laissant leurs coordonnées ont été recontactées par un membre de l'équipe projet.

Dans les registres de la concertation sur le projet de ZAC de Nice Méridia, 82 remarques ont été consignées.

Les deux lieux d'exposition ont reçu, entre le 29 septembre et le 31 octobre 2012, 716 visiteurs.

Vingt quatre articles de presse écrite et internet ont relayé la concertation.

### 3- Synthèse des avis – bilan de la concertation

La concertation s'est tenue conformément aux délibérations publiques et elle a permis une expression large des avis et propositions. Pendant un peu plus d'un mois, la participation a été constante dans les lieux d'exposition et les réunions publiques ont connu une bonne fréquentation. Au delà des niçois, les acteurs économiques et associatifs se sont mobilisés. Les débats et les échanges ont permis d'apporter des réponses précises aux préoccupations comme en témoigne les comptes-rendus des réunions publiques.

Dans les registres, il faut noter que la moitié des remarques écrites ont un caractère positif et soulignent la nécessité du projet pour l'avenir du territoire notamment en termes de formation, de logement, d'emploi, d'activité économique et de développement durable.

En parallèle, 40% ne mentionnent pas un avis tranché sur le projet mais font part de leurs remarques, de leurs questionnements (la nécessité d'avoir des espaces verts, le nombre de stationnements, etc.) et souhaitent avoir des compléments d'information sur certains points précis (l'écoulement des eaux pluviales, l'impact du projet sur les transports en commun, le logement des étudiants, etc.).

Enfin, 10% sont plutôt critique vis à vis du projet. Ces personnes disent ne pas comprendre la nécessité du projet ni son lien historique avec la ville.

Les questionnements s'expliquent notamment par le stade d'avancement du projet. Le positionnement très en amont des études urbaines et architecturales de cette concertation préalable ne permettait pas de montrer des projets définitifs et peut donner un sentiment de flou.

Cette difficulté est aussi liée au double raisonnement indispensable au projet Nice Méridia:

- le territoire d'étude de 200 hectares qui inclut des réflexions sur la place de l'agriculture, les grands espaces naturels, etc.
- le premier périmètre opérationnel de la ZAC de 26 hectares et son programme.

Dans les registres, certains formulent aussi des remarques (positives et négatives) à l'égard de l'exposition et remercient pour la qualité de l'accueil.

En synthèse les remarques formulées dans les registres font apparaître quatre grandes préoccupations sur:

- la place du projet dans la Métropole Nice Côte d'Azur et dans la ville de Nice,
- l'aménagement du futur quartier,
- la place du patrimoine naturel dans le projet de Nice Méridia,
- les déplacements et le stationnement.

Ces quatre préoccupations font l'objet d'un nombre de remarques quasiment similaires, démontrant ainsi l'importance accordée par les habitants et les acteurs du territoire pour ces sujets.

#### 1. la place du projet dans la Métropole Nice Côte d'Azur et dans la ville de Nice

Comme évoqué ci-dessus, la majorité des remarques témoigne plutôt de la satisfaction globale des acteurs du territoire pour le projet Nice Méridia. Ils considèrent que celui-ci va dans le sens d'un développement durable et dynamique du territoire et qu'il permettra d'apporter des réponses aux besoins en termes de logement et d'emploi des habitants. Ils ont le sentiment que Nice

Méridia constituera un quartier actif et vivant qui contribuera au développement harmonieux de l'Eco Vallée. Un certain nombre d'avis négatifs expriment des réserves sur la contribution du projet au développement de l'emploi local et au développement universitaire. Selon eux, le projet n'a pas fait suffisamment l'objet d'étude approfondie (étude sur le développement de la ville de Nice, étude d'impact sur la création d'un pôle universitaire, etc.).

Parmi ces remarques de portée générale sur le projet, certains souhaitent avoir des informations plus détaillées sur certains points précis :

- le calendrier prévu et le montage financier du projet (notamment l'engagement financier du gouvernement)
- le lien qui existera entre Nice Méridia et le quartier des Moulins,
- les projets développés pour encourager l'emploi et la formation,
- les règles liées au PLU, les normes écoquartier, les contraintes du PPRI et de la zone Natura 2000,
- le développement du tourisme vert au sein de l'Eco Vallée.

## 2. l'aménagement du futur quartier

Une des préoccupations importantes porte sur l'aménagement du futur quartier :

- Concernant l'architecture des bâtiments, de nombreuses personnes ne souhaitent pas que la hauteur des bâtiments soit trop élevée, évoquant par là leur crainte de voir se développer un quartier trop dense.
- Le développement de ce nouveau quartier entraînera nécessairement une augmentation de la population locale. Certains se questionnent sur cet accroissement démographique de Nice. D'autres intègrent l'accueil de nouveaux habitants et souhaitent que de nouveaux équipements publics voient le jour dans le quartier pour répondre aux besoins des nouveaux niçois. Certaines remarques visent juste à pointer des éléments essentiels à leurs yeux concernant les bâtiments ou les équipements publics.
- Certains habitants souhaitent prêter une attention particulière à la mixité sociale et générationnelle dans le quartier et à une échelle micro locale, dans les bâtiments.
- D'autres habitants veulent connaître les modalités de gestion « intelligente » des futurs bâtiments et la prise en compte des enjeux environnementaux dans le quartier. L'un évoque le fonctionnement du tri sélectif.

## 3. la place du patrimoine naturel dans le projet de Nice Méridia

L'Eco Vallée est un patrimoine naturel remarquable. Marqueur fort de l'identité locale, les habitants souhaitent le préserver et le valoriser :

- Plusieurs souhaitent fortement conserver l'agriculture au sein de la Plaine du Var et donc protéger les terres agricoles de l'étalement urbain. Ils évoquent leur volonté d'encourager l'agriculture durable, permettant ainsi de nourrir en quantité et en qualité les habitants du territoire (et d'approvisionner les cantines scolaires).
- Les habitants se projettent dans un quartier où la nature serait fortement présente, avec des parcs, des jardins partagés,...Ils souhaitent que les espaces verts soient facilement accessibles à tous.

## 4. les déplacements et le stationnement

La mobilité constitue une préoccupation forte des habitants :

- Une partie désire mettre la priorité sur les modes de déplacements doux, comme le vélo, la marche. Un réseau complet et cohérent de ces modes de circulation est souhaité. Selon eux, des aménagements adaptés doivent être conçus pour faciliter et sécuriser les déplacements de chacun.
- Les habitants veulent voir se développer un réseau de transport en commun suffisamment dense pour faciliter les connexions entre les différents quartiers. Ils semblent particulièrement impatients de l'arrivée du futur tram. Certains évoquent plus largement l'idée d'encourager le transport maritime de passagers et de marchandises.
- Plusieurs habitants font remarquer le manque de stationnements prévus dans le futur quartier. Selon eux, les transports en commun ne pourront pas assurer les déplacements quotidiens de tous les usagers du quartier qui devront encore recourir à l'usage de leur voiture.
- Certains habitants se projettent déjà dans un quartier à la pointe et souhaitent voir se développer des équipements technologiques pour répondre à leurs besoins futurs : réseau haut débit, bornes de recharge pour les vélos et véhicules électriques sont notamment cités.

En synthèse, les questions et propositions concernant le projet de ZAC Nice Méridia ont porté sur les qualités de sa vie urbaine future, sur son rapport avec son environnement immédiat et son positionnement au sein de la Métropole, sans remettre en cause sa nature et les options présentées. Le projet se trouve ainsi conforté dans ses fondements et objectifs. Durant les réunions publiques, des réponses précises ont été apportées aux préoccupations et les interventions des élus et des techniciens ont permis de clarifier les informations et les grandes options.

A ce stade de l'élaboration de la ZAC de Nice Méridia qui mobilise de nombreux acteurs publics et de la concertation préalable, les réponses opérationnelles sont encore en cours d'étude, ce qui est parfois difficile à comprendre pour les habitants.

La délibération présentée s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme aux termes duquel à l'issue de la concertation, le Président de l'EPA Plaine du Var présente le bilan de la concertation au conseil d'administration pour en délibérer.

En conséquence, il appartient aujourd'hui au conseil d'administration de l'EPA plaine du Var de débattre du bilan de la concertation correspondant à la réalisation de la technopole urbaine Nice Méridia et d'engager la poursuite du projet dans une démarche consultative.

Dans ce cadre, le dossier de création de la ZAC sera présenté lors d'un prochain Conseil d'Administration.

Pièce annexée :

- bilan de la concertation sur le projet de ZAC Nice Méridia



**Concertation Nice Méridia**

**Bilan de la concertation  
Nice Méridia**

**Novembre 2012**

**Cf. Dossiers Annexes**

**10.12.2012**



CONSEIL D'ADMINISTRATION  
10 décembre 2012

## DELIBERATION N° 2012-

### Approbation du bilan de la concertation préalable sur le projet de Zone d'Aménagement Concerté de Nice Méridia

- Vu le décret n° 2008-229 du 7 mars 2008 inscrivant les opérations d'aménagement de la Plaine du Var parmi les opérations d'intérêt national mentionnées à l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme
- Vu le décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008 portant création de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var,
- Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en date du 29 mars 2012 portant nomination du Directeur Général de l'EPA Plaine du Var en la personne de M. Xavier HEMEURY, à compter du 2 avril 2012,
- Vu la délibération du Conseil d'Administration de l'EPA en date du 19 décembre 2011 autorisant le Directeur Général à saisir la Ville de Nice pour avis sur les modalités proposées,
- Vu la délibération du Conseil Municipal de la Ville de Nice en date du 25 juin 2012 donnant son avis sur les modalités proposées par l'EPA,
- Vu la délibération du 20 juillet 2012 approuvant le lancement, les modalités et les objectifs de la concertation de l'opération d'aménagement de Nice Méridia engagée en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme,
- Vu le rapport de présentation du 10 décembre 2012, établi aux fins du Présent du Conseil d'administration, et annexé à la présente délibération,
- Vu le bilan de la concertation annexé à la présente délibération,
- Vu les débats en séances,

Considérant le bon déroulement de la procédure de concertation préalable, selon les conditions de la délibération du 25 juin 2012

Considérant que le bilan de la concertation préalable ne fait ressortir aucun élément de nature à remettre en cause la poursuite du projet ou à entraîner une modification des objectifs poursuivis par celui-ci,

Considérant, le rapport de présentation du 10 décembre 2012 reprenant la synthèse du bilan de la concertation et faisant notamment état que les questions et propositions concernant la ZAC de Nice Méridia ont principalement porté sur les qualités de sa vie urbaine future au regard du concept de technopole urbaine sans remettre en cause sa nature et les options présentées. Le projet se trouve ainsi conforté dans ses fondements et objectifs.

Considérant que durant les réunions publiques, des réponses précises ont été apportées aux préoccupations et les interventions des élus et des techniciens ont permis de clarifier les informations et les grandes options.

Considérant qu'à ce stade d'avancée de la ZAC de Nice Méridia, qui mobilise de nombreux acteurs publics et de la concertation préalable, certaines réponses opérationnelles sont encore en cours d'étude. C'est pourquoi il a été rappelé, que l'étape de concertation avec la population qui s'achève et fait l'objet du bilan précité, sera suivi, au besoin et selon l'avancement du projet, d'autres moments d'échanges.

#### **Le Conseil d'Administration :**

- Approuve le bilan de la concertation préalable relative au projet de Zone d'Aménagement Concerté de Nice Méridia conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme,
- Charge le directeur général de poursuivre la mise en œuvre du projet et d'établir le dossier de création de ZAC sur la base des objectifs et principes d'aménagement tels qu'ils ont été présentés après avoir été enrichis par la concertation,
- Autorise le Directeur Général à prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO

#### **Annexes :**

- 1 Rapport de présentation
- 2 Bilan de la concertation préalable





- Point n° 5 -

**Adhésion à la compétence n°5 du SICTIAM,  
intitulée Centrale d'achat**

Rapport de présentation

Par souci de rationalisation mais aussi de renouvellement de ses équipements, l'EPA a décidé de procéder à l'examen de ses besoins en matière de téléphonie fixe, mobile et d'accès internet. L'objectif poursuivi est de réaliser une économie et de rationaliser l'ensemble de ces abonnements.

Il a été pris contact avec l'UGAP, qui n'était pas en mesure de répondre à l'ensemble de notre demande faute d'offre en matière de téléphonie mobile, puis deux opérateurs de téléphonie majeurs (Orange et SFR) et enfin nous avons reçu une proposition du SICTIAM.

A l'instar de l'UGAP au niveau national, le SICTIAM est au niveau régional un syndicat mixte ouvert qui fédère plus de 220 collectivités territoriales et établissements publics. Il présente les avantages suivants :

- Centrale d'achat : économie de 30 à 40% sur les coûts ;
- Une gestion en flotte et un interlocuteur unique ;
- Accès à d'autres services possibles à l'avenir.

Il est donc proposé au Conseil d'Administration de :

- décider d'adhérer au SICTIAM pour la compétence 5 : centrales d'achats et d'approuver les statuts dont un exemplaire est joint à la présente délibération,
- d'accepter de verser au SICTIAM une cotisation annuelle de 1000€ susceptible de révision en fonction de l'évolution des frais généraux du SICTIAM

### Tableau comparatif des propositions commerciales en matière de téléphonie fixe, mobile et accès internet

Abonnement et consommations lignes fixes								
	Situation actuelle		ORANGE		SFR		SICTIAM	
	Détail	Coût	Détail	Coût	Détail	Coût	Détail	Coût
Abonnement	4 x T0 + 30 SDA *	415,30 €	4 x T0 + 30 SDA *	382,30 €	36 euros par ligne incluant location poste	936,00 €	4 x T0 + 30 SDA *	215,00 €
Consommations	- Appels illimités vers les lignes fixes - 6h de communications vers les mobiles, puis 0,13 / minute	89,20 €	- Appels illimités vers les lignes fixes - 8h de communications vers les mobiles, puis 0,13 / minute	124,04 €	- Appels illimités vers les lignes fixes - Appels illimités vers les mobiles		Facturation au réel des consommations	111,24 €
<b>Total</b>		<b>504,50 €</b>		<b>506,34 €</b>		<b>936,00 €</b>		<b>326,24 €</b>
Abonnement et consommations lignes mobiles								
Appels	11 abonnements + consommations	464,60 €	3 abonnements avec appels illimités	60,00 €	3 abonnements au Compteur appels au réel à 0,09€ / min (3h de com)	49,20 €	11 forfaits de 200 minutes à 7€ soit 2200 min. mutualisées	77,00 €
Données (internet)	8 utilisateurs sur les 11 abonnements	207,37 €	8 abonnements avec appels, internet et SMS illimités	320,00 €	8 abonnements avec appels illimités 6h - 20h, 500 Mo de données et 60 SMS	392,00 €	8 options data (500 mo) à 13,65€ incluant 60 sms	109,20 €
SMS		34,15 €	Inclus	0,00 €	à l'unité 0,09 €		480 compris dans option data ou possibilité SMS illimité à 4€	0,00 €
Frais de résiliation	Sans objet		0 € Pas de changement d'opérateur		Entre 1.797 et 3.243€ en fonction négociation en cours avec Orange		Possibilité de transfert des lignes au fil des échéances	
<b>Total</b>		<b>706,12 €</b>		<b>380,00 €</b>		<b>441,20 €</b>		<b>186,20 €</b>
Abonnement internet								
Description / prix	Forfait 20 Méga	59,00 €	Inclus dans l'offre	0,00 €	Pas d'offre formulée		Forfait 20 Méga	35,00 €
Coût total abonnement et consommations sur la base de la moyenne de consommation actuelle								
	Situation actuelle		ORANGE		SFR (hors internet et avec remise 15% si fixe + mobile)		SICTIAM	
		Coût		Coût		Coût		Coût
Coût	Mensuel	1 269,62 €	Mensuel	886,34 €	Mensuel	1 170,62 €	Mensuel	547,44 €
	Annuel	15 235,44 €	Annuel	10 636,08 €	Annuel	14 047,44 €	Annuel	6 569,28 €
Achat/Location des postes de téléphonie fixe								
	Situation actuelle		ORANGE		SFR		SICTIAM	
		Coût		Coût		Coût		Coût
Achat	Location SPIE	550,00 €	Achat / coût ponctuel année 1	13 285,63 €	Location et maintenance incluses	0,00 €	Achat / coût ponctuel année 1	4 951,62 €
Maintenance			L'an	1 172,00 €		L'an	431,16 €	

\* T0 = ligne permettant 2 appels émis/reçus en simultané - SDA = Sélection Directe à l'Arrivée / réservation n° de tél. de 04.93.21.71.00 à 71.29



PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

Préfecture des Alpes-Maritimes  
Direction des Relations  
avec les Collectivités Locales  
Bureau des Affaires Juridiques  
et de la Légalité  
section intercommunalité  
Affaire suivie par Françoise Suzzoni  
☎ 04.93.72.29.39  
✉ francoise.suzzoni@alpes-maritimes.gouv.fr  
INTERCO/SM/SICTIAM/modif statuts/AP 2011

Nice, le **22 DEC. 2011**

**ARRETE**  
**portant modification des statuts du Syndicat Intercommunal des Collectivités**  
**Territoriales Informatisées Alpes Méditerranée - S.I.C.T.I.A.M -**

Le Préfet des Alpes-Maritimes  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

Le Préfet du Var  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

La Préfète des Alpes de Haute Provence  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 1425-1, L. 5211-20 et L. 5721-1 et suivants ;

VU l'arrêté préfectoral interdépartemental en date du 2 octobre 1989 portant création du SICTIAM et l'ensemble des arrêtés modificatifs ;

VU la délibération du comité syndical en date du 21 avril 2011 reçue le 5 mai 2011 approuvant les modifications à apporter aux statuts afin de créer une nouvelle compétence (compétence n°9) intitulée « acquisition, création, et mise à disposition d'infrastructures et réseaux de communication » ;

VU les délibérations des communes, établissements publics de coopération intercommunale établissements publics locaux et autres organismes, membres du SICTIAM, entérinant les modifications statutaires proposées ;

... / ...

Considérant la nécessité d'actualiser les statuts du point de vue réglementaire et juridique et de reformuler les compétences à la carte en intégrant les nouveaux services assurés par le SICTIAM pour ses adhérents afin de tenir compte de l'évolution des techniques et des usages de l'informatique ;

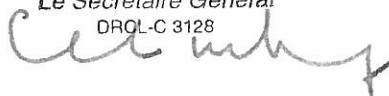
Sur proposition de Messieurs les Secrétaires généraux des Préfectures des Alpes de Haute Provence, des Alpes-Maritimes et du Var ;

## ARRETEMENT

Article 1<sup>er</sup> : Les statuts du Syndicat Intercommunal des collectivités territoriales Informatisées Alpes Méditerranée sont modifiés tels qu'annexés au présent arrêté ;

Article 2 : Monsieur le Secrétaire général de la Préfecture des Alpes de Haute Provence, Monsieur le Secrétaire général de la Préfecture des Alpes-Maritimes, Monsieur le Secrétaire général de la préfecture du Var, Monsieur le Directeur départemental des finances publiques, Mesdames et Messieurs les maires des communes, Présidents des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale et Directeurs des établissements publics, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs des Préfectures des Alpes de Haute Provence, des Alpes-Maritimes et du Var.

Pour le Préfet des Alpes-Maritimes

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général  
DRQL-C 3128  


Gérard GAVORY

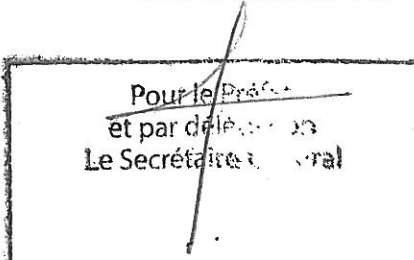
Pour la Préfète des Alpes de Haute Provence

Pour la Préfète  
et par délégation  
Le Secrétaire Général

Rodrigue FURCY



Pour le Préfet du Var

  
Pour le Préfet  
et par délégation  
Le Secrétaire Général  
  
Signé : Olivier de MAZIERES

**SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES  
INFORMATISEES ALPES MEDITERRANEE**

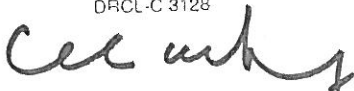
**S.I.C.T.I.A.M**

**STATUTS MODIFIES**

VUS POUR ETRE ANNEXES A L'ARRETE  
EN DATE DU 22 DEC. 2011

Pour le Préfet des Alpes-Maritimes

*Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général  
DRCL-C 3128*



Gérard GAVORY

Pour la Préfète des Alpes de Haute Provence

*Pour la Préfète  
et par délégation  
Le Secrétaire Général*

Rodrigue FURCY



Pour le Préfet du Var

*Pour le Préfet  
et par délégation  
Le Secrétaire Général*

Signé : Olivier de MAZIERES



**SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES COLLECTIVITES**  
**TERRITORIALES INFORMATISEES**  
**ALPES MEDITERRANEE**

**STATUTS**

(arrêtés préfectoraux des 1<sup>er</sup> et 11 septembre 1989, 12 avril 2001, 06 mai 2003, 24 septembre 2004, et 20 juillet 2005, 22 juin 2006, 1<sup>er</sup> mars 2007, 7 juillet 2008, 23 juin 2009 et 28 juin 2010)

Modifiés par délibération du Comité syndical du 20 avril 2011 et approuvés par arrêté préfectoral du

**ARTICLE 1** : En application des articles L 5721-1 à L 5722-6 du code général des collectivités territoriales, il est formé entre les communes et établissements publics mentionnés en annexe un syndicat mixte qui prend la dénomination de :

**“ SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES COLLECTIVITES  
TERRITORIALES INFORMATISEES ALPES MEDITERRANEE ”  
(S.I.C.T.I.A.M.)**

**ARTICLE 2**: Le syndicat a pour mission d'assurer la coordination et l'exploitation des moyens informatiques des communes membres afin de fournir à la population, aux élus et aux responsables communaux les informations les plus justes, les plus complètes et les plus rapides au coût le plus réduit possible. Cette mission couvre l'ensemble des domaines du système d'information, y compris le conseil, l'assistance à maîtrise d'ouvrage, voire la maîtrise d'ouvrage déléguée de projets spécifiques.

**ARTICLE 3** : Le syndicat exerce en lieu et place de toutes les communes et établissements publics membres les compétences à caractère optionnel suivantes :

- 1 - maintenance des systèmes informatiques,
- 2 - acquisition ou location de matériels informatiques nécessaires à l'exploitation des services informatiques,
- 3 - acquisition, location ou création de logiciels informatiques nécessaires à l'exploitation des services informatiques, y compris la gestion de licences d'exploitation,

- 4 - mise en place d'un programme de formation continue,
- 5 - création d'une centrale d'achat,
- 6 – conseil et assistance à maîtrise d'ouvrage, voire maîtrise d'ouvrage déléguée, pour tout projets liés au développement du système d'information
- 7 – mise en œuvre des technologies de l'internet et de services en ligne
- 8 - mise à disposition de plateformes de dématérialisation et d'outils connexes
- 9 - acquisition, création et mise à disposition d'infrastructures et réseaux de télécommunications – article L 1425-1 du CGCT

**ARTICLE 4 :** Le siège du syndicat est fixé à VALLAURIS, 06225, 2323 Chemin Saint Bernard, Space-Antipolis 3 – Porte 15. Il pourra être transféré sur simple décision du comité syndical.

**ARTICLE 5 :** Le syndicat est institué pour une durée illimitée.

**ARTICLE 6 :** Chaque commune ou établissement public membre pourra transférer au syndicat les compétences à caractère optionnel définies à l'article 3 dans les conditions suivantes :

- le transfert peut porter sur l'une ou l'autre de ces compétences à caractère optionnel,
- ce transfert pourra, si cela est souhaité, faire l'objet de conventions cadres et de conventions spécifiques, assorties de plans de services, à la demande,
- le transfert prend effet au premier jour de l'année civile suivant la date à laquelle la délibération du conseil municipal décidant le transfert est devenue exécutoire ; en cas de démarrage anticipé d'activité, avant prise d'effet du transfert, une convention spécifique organisera les relations entre le SICTIAM et la commune ou l'établissement public,
- la nouvelle répartition de la contribution des communes et établissements publics aux dépenses liées aux compétences optionnelles résultant de ce transfert est déterminée ainsi qu'il est indiqué à l'article 12,
- les autres modalités de transfert non prévues aux présents statuts sont fixées par le comité syndical, et spécifiées dans la convention ad hoc.
- la délibération portant transfert d'une ou plusieurs compétences au syndicat est notifiée par le Maire ou le Président au président du syndicat. Celui-ci en informe chacune des communes et chacun des établissements publics membres.

**ARTICLE 7 :** Chaque commune ou établissement public pourra reprendre les compétences optionnelles transférées au syndicat dans les conditions suivantes :

- la reprise ne prendra effet qu'au premier jour de l'année civile suivant la date à laquelle la délibération du conseil municipal décidant la reprise est devenue exécutoire.

- la nouvelle répartition de la contribution des communes et établissements publics aux dépenses liées aux compétences reprises est déterminée ainsi qu'il est indiqué à l'article 12.

- la commune ou l'établissement public reprenant une compétence continue à supporter les charges financières contractées par le syndicat pour son compte jusqu'à complète extinction de ces charges.

- les autres modalités de reprise non prévues par les présents statuts sont fixées par le comité syndical, et spécifiées dans la convention ad hoc.

- la délibération portant reprise de compétence est notifiée par le Maire ou le Président au Président du syndicat. Celui-ci en informe chacune des communes et chacun des établissements publics membres.

**ARTICLE 8 :** Chaque commune ou établissement public est représenté au sein du Comité Syndical par un délégué titulaire et un délégué suppléant. Les délégués sont élus par l'assemblée délibérante de chaque commune et établissement public associés.

Les membres du comité suivent le sort de l'assemblée qui les a désignés, quant à la durée de leur mandat.

Les délégués sortants sont rééligibles s'ils appartiennent toujours à l'assemblée qui les a désignés.

**ARTICLE 9 :** Le Comité syndical élit parmi ses membres un Président, 2 Vice-présidents et 10 membres, qui constituent le bureau.

Le bureau se réunit au moins 4 fois par an, et chaque fois que nécessaire sur décision du Président.

Le Comité peut déléguer une partie de ses attributions au Bureau conformément aux dispositions de l'article L.5211.10 du Code Général des Collectivités Territoriales. Les décisions du Bureau sont prises à la majorité absolue. En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

Le mandat des membres du bureau prend fin en même temps que celui du comité.

Il peut être adjoint au comité un ou plusieurs agents rétribués ou non, dont un secrétaire administratif du syndicat, pris en dehors de ses membres, et ayant droit d'assister aux séances sans pouvoir prendre part aux délibérations.

**ARTICLE 10 :** - Le comité se réunit au moins une fois par trimestre. Il est convoqué par le président ou à la demande du 1/3 des délégués. La convocation est accompagnée d'un ordre du jour et d'une note synthèse de l'ordre du jour, conformément aux dispositions du Code général des Collectivités Territoriales. La convocation est adressée



aux délégués titulaires qui, le cas échéant, en informent leur suppléant ; ces derniers peuvent assister à la séance sans toutefois prendre part aux votes si les délégués titulaires sont présents.

**ARTICLE 11 :** - Il est constitué un comité technique dont la composition et les missions sont les suivantes :

- composition - 10 membres choisis, sur la base du volontariat, parmi les responsables informatiques, cadres ou utilisateurs des collectivités et établissements adhérents
- les membres du comité de direction du SICTIAM en sont membres de droit, de même que le Président et les Vice-présidents du SICTIAM,
- à titre exceptionnel, et en fonction de l'ordre du jour des réunions, des personnes non membres du Comité pourront être invitées,
- rôle :
  - formuler des avis sur les sujets et dossiers qui lui sont soumis,
  - être un lieu d'échange et de partage sur les expériences et les projets, assurer une veille stratégique,
- périodicité des réunions : le Comité technique se réunit le même jour que le bureau, au minimum 4 fois par an et chaque fois que nécessaire.

Il est présidé par le directeur général du SICTIAM.

Il se réunit sur convocation de son Président ou à la demande d'1/3 de ses membres.

Le bureau et le Comité syndical sont informés des avis formulés par le Comité technique.

Toutes les autres modalités de fonctionnement du Comité seront précisées par le règlement intérieur

**ARTICLE 12 :** - La contribution des communes aux dépenses d'administration générale du syndicat est répartie en application de l'article L.5212-20 du Code général des Collectivités Territoriales (CGCT), alinéa 2, à savoir le produit des impôts mentionnés au 1°) du a) de l'article L.2331-3 du Code Général des Collectivités territoriales.

- A leur demande, les communes pourront substituer à la contribution fiscalisée un versement budgétaire ; dans ce cas, le mode de calcul reste identique au calcul de la contribution fiscale.

- A l'initiative du Comité syndical, il pourra être institué un système de plafond et/ou de plancher pour limiter la contribution ou au contraire instituer une contribution minimale.

- La contribution des établissements publics est calculée selon une clé de répartition établie par le Comité syndical. Cette contribution évolue comme la contribution fiscalisée.

- Ce dispositif pourra également être utilisé dans le cas de logiciels ou services totalement mutualisés entre tous les adhérents du SICTIAM, le coût correspondant étant alors inclus dans l'enveloppe des dépenses d'administration générale et réparti de la même manière.

La contribution des communes et établissements publics aux dépenses correspondant à chacune des compétences optionnelles est fixée ainsi qu'il suit :

- **Compétence numéro 1** (maintenance) : au prorata des matériels et logiciels installés dans chaque commune ou établissement.

- **Compétence numéro 2** (achat ou location de matériel) : au prorata de la valeur du matériel ou du loyer.

- **Compétence numéro 3** (achat, location ou création de logiciels) : versement d'une contribution au prorata de la valeur d'achat, de location ou de création.

- **Compétence numéro 4** (formation) : au prorata du nombre de participants aux actions de formation.

- **Compétence numéro 5** (centrale d'achat) : soit par facturation directe établie par les fournisseurs ou par le syndicat, avec ou sans préfinancement.

- **Compétence numéro 6** (conseil et assistance à maîtrise d'ouvrage, voire maîtrise d'ouvrage déléguée) : en fonction du temps passé, ou de l'ampleur ou du type de la mission, sur décision du Comité syndical ou du bureau

- **Compétence numéro 7** (internet et services en ligne) en fonction du temps passé, ou de l'ampleur ou du type de la mission, sur décision du Comité syndical ou du bureau.

- **Compétence n°8** (mise à disposition de plateformes de dématérialisation et outils connexes) sur la base d'une cotisation annuelle fixée par le Comité syndical pour les adhérents qui n'auraient choisi de transférer que cette compétence ; cette cotisation est alors exclusive de toute autre, y compris pour frais généraux ; cette cotisation pourra, à la demande des communes concernées, être fiscalisée comme prévu pour les dépenses d'administration générale.

- **Compétence n°9** (acquisition, création et mise à disposition d'infrastructures et réseaux de télécommunications – article L 1425-1 du CGCT) sur la base d'une contribution fixée par convention avec les collectivités et établissements adhérents ayant choisi de transférer cette compétence et souhaitant confier au SICTIAM la réalisation d'études, de conduites d'opération, voire d'opérations en maîtrise d'ouvrage propre ; cette contribution pourra, à la demande des communes concernées, être fiscalisée comme prévu pour les dépenses d'administration générale ; elle pourra également être diminuée à due proportion du montant des subventions obtenues par ou pour le compte de la commune ou de l'établissement.

**ARTICLE 13 :** - Les communes membres devront prévoir à leur budget des crédits suffisants pour permettre le paiement des dépenses qui leur incombent d'après les indications qui leurs seront fournies par le comité syndical. Elles pourront en cours d'exercice, être appelées à verser des acomptes sur leur contribution, dont le montant définitif sera déterminé dès la clôture de l'exercice. Les communes adhérentes devront effectuer le versement des sommes dues par elles, tant au titre des acomptes que du solde de leur contribution, dans les délais prévus par les textes en vigueur.



**ARTICLE 14** : La gestion comptable du syndicat est confiée au trésorier du siège du syndicat.

**ARTICLE 15** : L'adhésion du syndicat à un établissement public de coopération intercommunale ou à tout autre organisme est décidée par le comité syndical à la majorité simple.

**ARTICLE 16** : Il sera établi un règlement intérieur adopté par le comité syndical précisant les modalités de fonctionnement général du syndicat.

**ARTICLE 17** : Les présents statuts sont annexés aux délibérations des assemblées délibérantes.





CONSEIL D'ADMINISTRATION  
10 décembre 2012

## DELIBERATION N° 2012-....

### Adhésion à la compétence n°5 du Syndicat Intercommunal des Collectivités Territoriales Informatisées des Alpes Méditerranée, intitulée Centrale d'achat

Vu le décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008 portant création de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var, notamment son article 7,

Vu l'arrêté du ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé du logement portant nomination de M. Xavier HEMEURY en qualité de directeur général de l'EPA plaine du Var à compter du 2 avril 2012,

Vu le rapport de présentation,

#### **Le Conseil d'Administration :**

- décide d'adhérer au SICTIAM pour la compétence 5 : centrales d'achats et prend acte des statuts dont un exemplaire est joint à la présente délibération,
- accepte de verser au SICTAM une cotisation annuelle de 1000€ susceptible de révision en fonction de l'évolution des frais généraux du SICTIAM,

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO



- Point n° 6 -

## **Schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) : finalisation du document et suite de la procédure**

### **Contexte**

L'urbanisation du quartier Grand Arénas est règlementée, en matière de risques inondation, par le Plan de Prévention du Risque Inondation du Var (PPRI), approuvé le 18 avril 2011.

Le PPRI délimite les zones dites du « Grand Arénas » et du « Pôle multimodal » dans lesquelles l'aménagement est autorisé sous réserve qu'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) soit élaboré.

Le SCHAE doit permettre de qualifier l'inondabilité de la zone pendant et après aménagement ainsi que l'impact de cet aménagement sur les secteurs voisins pour des hypothèses hydrologiques précisées dans le règlement du PPRI.

### **Modalités d'élaboration**

L'élaboration du SCHAE a été réalisée par le bureau d'étude EGIS eau dans le cadre de la mission de conception et de suivi du projet urbain relative à l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère pour le projet d'aménagement Grand Arénas à Nice.

Le SCHAE a été établi en relation étroite avec l'Etat, les collectivités et les acteurs concernés (Préfecture, DDTM06, Conseil général, métropole Nice Côte d'Azur, commune de Nice, SDIS, RFF, société des aéroports de la Côte d'Azur).

Son élaboration répond aux exigences et aux règles que le PPRI a prescrites et notamment aux trois critères suivants :

- ne pas augmenter le risque et démontrer l'absence d'impact sur la vulnérabilité des secteurs voisins ;
- définir des lignes iso cotes de référence spécifiques pour le projet ;
- prévoir un plan d'intervention des secours spécifique en cas de crise majeure.

Sur le plan méthodologique, le SCHAE est basé sur un outil de modélisation dont la validation a été actée par les services de la DDTM en juillet 2011. Il est fondé sur le schéma d'ensemble pour l'aménagement du Grand Arénas, produit par l'équipe MATEO, sur lequel il a été validé de modéliser les 4 configurations les plus importantes et les plus pénalisantes en matière d'inondation. Elles ne correspondent pas forcément à un enchaînement opérationnel sur le plan de l'urbanisme, mais elles rassemblent les configurations donnant les conditions d'inondation les plus pénalisantes et encadrent la réalisation progressive du projet.

Il tient compte également des aménagements ne relevant pas d'une maîtrise d'ouvrage de l'EPA, mais prévu dans la zone définie au PPRI : à savoir le nouvel échangeur ESCOTA dans toutes les configurations, l'aménagement du parking ESCOTA et d'un premier îlot urbain quartier des Moulins en configuration 1, la densification du secteur du CADAM, la suite du programme du quartier des Moulins ainsi que la densification urbaine au Nord de la route de Grenoble, pour les configurations 2 à 4.

Il a par ailleurs été convenu avec la DDTM de dresser un plan de synthèse de la situation la plus pessimiste; ainsi, à chaque point du quartier du Grand Arénas, la cote de référence correspond à la crue maximale obtenue parmi les 12 scénarios étudiés, à savoir 3 scénarios hydrographiques pour chacune des 4 configurations d'aménagement.

Enfin, les aspects liés à la sécurité et aux accès pour les secours en période de crise ont donné lieu à des réunions spécifiques qui ont permis d'aboutir à un schéma fonctionnel des accès des secours en cas de crise, conforme aux prescriptions du PPRi et qui a été validé par l'ensemble des parties prenantes (Etat - Préfecture, DDTM, SDIS, Conseil général, métropole NCA, ville de Nice et l'EPA) lors de la réunion tenue en préfecture le 28 août dernier.

En matière de procédure, Après échanges avec les partenaires, le rapport du SCHAE a été transmis au préfet des Alpes Maritimes pour validation au mois d'octobre dernier. Une procédure de révision simplifiée du PPRI, à l'initiative de l'Etat, va être engagée pour traduire au plan réglementaire les conclusions issues du SCHAE.



- Point n° 7 -

## **Convention de recherche et développement à coûts partagés entre BRGM et EPA : Développement de la géothermie dans le secteur de Nice Méridia**

### **Contexte**

Dans le contexte énergétique local de «péninsularité» électrique reconnu, les engagements du Contrat d'Objectifs pour la sécurisation de l'alimentation électrique de l'est PACA, dont l'EPA est signataire, conduisent à rechercher des solutions énergétiques performantes et à forte inertie, autorisant des délestages en période de pointe électrique.

La géothermie est une énergie locale disponible qui permettrait de produire de la chaleur et/ou du froid ainsi que de l'eau chaude sanitaire (ECS). Cette source d'énergie présente des avantages spécifiques appréciables qui la distinguent des autres énergies fossiles ou renouvelables : disponibilité 24h/24, indépendance vis-à-vis des éléments climatiques extérieurs, respect de l'environnement, performance énergétique et économique.

La filière géothermie a désormais atteint un stade de maturité qui permet sa mise en œuvre dans des conditions techniques et économiques satisfaisantes. Dans un contexte de lutte contre le changement climatique et d'épuisement des réserves d'énergies fossiles, la géothermie a donc toute sa place dans le mix énergétique français. Sa contribution à l'objectif du « facteur 4 », notamment dans le secteur du bâtiment, est incontournable.

Malgré ses atouts, la géothermie demeure une filière d'énergie renouvelable dont l'exploitation est loin d'être valorisée à la hauteur de ses multiples possibilités.

En partenariat avec l'ADEME, le BRGM a récemment produit un « Guide régional Géothermie Provence-Alpes-Côte-D'azur », incluant notamment un inventaire des ressources géothermales régionales.

En partenariat avec le Conseil Général des Alpes-Maritimes, le BRGM vient aussi d'achever un projet portant sur la connaissance des ressources géothermiques ciblées sur les nappes alluviales de la Basse Vallée du Var. Ces recherches ont mis en évidence la présence d'un aquifère exploitable, la nappe alluviale du Var, offrant de bonnes perspectives pour le développement de la géothermie (débit potentiel d'exploitation élevé et profondeurs faibles).

La création de la technopole urbaine Nice Méridia, dont la maîtrise d'œuvre urbaine est confiée à Christian Devillers, est l'occasion de réaliser un projet éco-exemplaire qui vise à recomposer l'aménagement par un urbanisme maîtrisé, dans le respect des objectifs du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction et notamment de son volet Energie.

## **La géothermie comme source de production énergétique appliquée à l'opération Nice Méridia**

Suite à l'étude réalisée par le BRGM, pour le compte du conseil général des Alpes-Maritimes en 2011-2012, relative à la « Contribution à la connaissance des ressources géothermiques dans les nappes de la basse vallée du Var », l'EPA souhaite engager une démarche d'évaluation et de développement de la ressource géothermale, dans l'une des 4 premières opérations qu'il porte, la technopole urbaine de Nice-Méridia.

Dans ce cadre, l'EPA et le BRGM se sont rapprochés afin de mener conjointement un programme de recherche et développement dont l'objectif sera de fournir des éléments d'orientation concrets à l'EPA afin qu'il puisse prendre des décisions en ce qui concerne l'exploitation de la ressource géothermale sur le site de Nice Méridia et les communiquer aux futurs opérateurs.

Ce programme est constitué de 2 phases :

La première phase concerne la caractérisation précise par modélisation de la nappe alluviale au droit du site de Nice-Méridia. Le modèle numérique conçu aura pour vocation de servir dans le cadre de ce programme comme outil d'orientation des décisions d'aménagement que l'EPA aura à prendre avec l'appui de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine.

Cette phase sera menée parallèlement et en étroite liaison avec la deuxième phase du programme dont la finalité sera d'étudier la viabilité de la solution «géothermie», et de rechercher les meilleurs dispositifs pour permettre à l'exploitation de cette ressource d'être la plus performante en termes énergétique et économique.

La seconde phase est particulièrement novatrice car elle permet l'interaction entre le travail du spécialiste de la ressource géothermale (BRGM) et celui de la maîtrise d'œuvre urbaine, sous la coordination de l'EPA et en cohérence avec l'ADEME, en charge du développement des EnR. Il s'agit ainsi d'organiser et de planifier le développement du bâti en lien avec la possibilité de solliciter l'énergie du sous-sol afin de chauffer, rafraîchir et alimenter en ECS les bâtiments et îlots définis dans le schéma d'aménagement.

Ainsi, après une première étape portée par le Conseil général qui a mis en évidence le potentiel de la ressource géothermale à l'échelle de l'Eco-Vallée, cette nouvelle étape vise à donner les moyens au maître d'ouvrage d'orienter sa décision vis-à-vis de l'utilisation de la géothermie par la mise en adéquation du développement urbain avec le potentiel du sous-sol.

Enfin, si les deux premières étapes sont concluantes, il pourrait être mis en place, par la suite, une troisième étape qui s'appuiera sur le modèle numérique développé et sur les mesures de terrain, pour créer un «observatoire» permettant une gestion de la ressource géothermale au regard de la protection de la nappe et de son usage pour l'alimentation en eau.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'une convention de recherche et développement à coûts partagés entre l'EPA et le BRGM, selon les modalités réglementaires offertes par l'article 3-6 du code des marchés publics.

Le montant total du programme s'élève à 141 148 € H.T.

Le BRGM prendra à sa charge sur sa dotation de Service Public 25% de ce montant soit 35 287 €. Par ailleurs, l'ADEME apportera à l'EPA une aide de 35 000€ dans le cadre du partenariat ADEME-EPA engagé en 2010.



Le plan de financement s'établit ainsi à :

ADEME : 35 000 €

BRGM : 35 287 €

EPA : 70 861 €

### **Calendrier prévisionnel**

Cette étude est réalisée dans le délai global de 9 mois à compter de décembre 2012.

Volet 1 : caractérisation de la ressource géothermale

- Hydrodynamique de la ressource aquifère : 2 mois
- Création du modèle des ressources géothermales : 7 mois

Volet 2 : Caractérisation du potentiel de développement de la géothermie (8 mois réalisé concomitamment avec le volet 1)

ELEMENTS DE DEVELOPPEMENT DE LA GEOTHERMIE DANS LE  
SECTEUR DE NICE MERIDIA

BRGM – EPA Plaine du Var

Proposition technique et financière

## Table des matières

CONTEXTE .....	3
OBJECTIFS de l'étude .....	4
CONTENU TECHNIQUE.....	7
Introduction : Présentation générale de la géothermie/Etat des lieux.....	7
PHASE 1 : MODELISATION de la ressource géothermale .....	8
Partie 1 : Hydrodynamique de la ressource aquifère.....	8
Partie 2 : Création d'un modèle des ressources géothermales .....	9
PHASE 2 CARACTERISATION du potentiel de développement de la géothermie.....	11
Partie1 : Définitions de solutions de géothermie pour différents aménagements types.....	11
Partie 2 : Scénarios d'exploitation et analyse technico-économique et environnementale .....	11
Promotion et communication .....	12
PILOTAGE DE L'ETUDE.....	13
LIVRABLES .....	13
CHRONOGRAMME PREVISIONNEL.....	14
BUDGET PREVISIONNEL .....	15

## CONTEXTE

La géothermie est une énergie locale qui permet de produire de la chaleur et/ou du froid ainsi que de l'eau chaude sanitaire (ECS)<sup>1</sup>. Cette énergie présente des avantages spécifiques appréciables qui la distinguent des autres sources d'énergie fossiles ou renouvelables : disponible 24h/24, indépendance vis-à-vis des éléments climatiques extérieurs, respect de l'environnement, performance énergétique et économique.

La filière géothermie a atteint un stade de maturité qui permet sa mise en œuvre dans des conditions techniques et économiques satisfaisantes. Dans un contexte de lutte contre le changement climatique et d'épuisement des réserves d'énergies fossiles, la géothermie a donc toute sa place dans le mix énergétique français. Sa contribution à l'objectif du « facteur 4 », notamment dans le secteur du bâtiment, est incontournable.

Le comité opérationnel « énergies renouvelables » du Grenelle de l'Environnement a proposé une multiplication par 6 de la production d'énergie à partir de géothermie et des pompes à chaleur à l'horizon 2020, soit une contribution de 2 millions de tonnes équivalent pétrole (2 Mtep) représentant 10% de l'augmentation de la production d'énergie renouvelable (20 Mtep) à cet horizon.

Malgré ses atouts, la géothermie demeure une filière d'énergie renouvelable dont l'exploitation énergétique est loin d'être valorisée à la hauteur de ses multiples possibilités.

En partenariat avec l'ADEME, le BRGM a récemment produit un « Guide régional Géothermie Provence-Alpes-Côte-D'azur », incluant notamment un inventaire des ressources géothermales régionales.

Par ailleurs, en partenariat avec le Conseil Général des Alpes-Maritimes, le BRGM vient d'achever un projet portant sur la connaissance des ressources géothermiques ciblées sur les nappes alluviales de la Basse Vallée du Var. Ces études ont mis en évidence la présence d'un aquifère exploitable, la nappe alluviale du Var, offrant de bonnes perspectives pour le développement de la géothermie (débit potentiel d'exploitation élevé et profondeurs faibles).

La plaine du Var, dans les Alpes-Maritimes, bénéficie depuis mars 2008, d'un statut d'Opération d'Intérêt National (OIN), sous la conduite de l'établissement public d'aménagement (EPA) de la plaine du Var.

L'EPA a un rôle d'aménageur mais aussi d'«ensemblier» pour la définition et la mise en œuvre coordonnée de stratégies d'aménagement et de développement sur ce territoire.

L'objectif global est de doter l'opération d'une dimension d'Eco-Vallée dans ses principes d'aménagement mais aussi d'intégrer une vision nouvelle, économique, sociale et territoriale, des modes de production et de consommation

L'EPA a programmé un développement structuré autour de 4 secteurs prioritaires.

---

<sup>1</sup> La production d'électricité à partir de géothermie est également possible mais avec des ressources bien spécifiques. Cela n'entre donc pas dans le cadre de cette étude.

Pour un de ces secteurs, **Nice Méridia**, l'EPA souhaite étudier la possibilité d'une utilisation de la ressource géothermale pour couvrir les besoins thermiques (chaud et/ou froid) de tout ou partie des bâtiments actuels ou futurs implantés dans ce secteur.

## OBJECTIFS DE L'ETUDE

Il est proposé dans le cadre du présent programme, d'identifier le potentiel de développement de la géothermie sur le périmètre de Nice Méridia, avec une extension possible sur une zone plus élargie comme indiquée sur la carte qui suit (cette zone élargie pourra être réadaptée en cours des travaux si cela s'avère nécessaire). Cette extension permet d'intégrer le modèle dans un système hydrodynamique plus global, et les simulations numériques d'opérations géothermiques sont ainsi moins affectées par les conditions imposées aux limites.

Ce potentiel sera défini en évaluant les besoins thermiques de bâtiments qui pourront être alimentés par la ressource géothermale locale dans des conditions techniques et économiques rentables. Cette évaluation sera faite à partir des caractéristiques de la ressource, des dispositifs existants pour la mettre en œuvre et de l'adéquation avec la typologie des bâtiments construits actuels, en prenant en compte le futur développement urbain de ce territoire.

L'étude permettra de donner des grandes directions concernant les avantages et inconvénients des différentes techniques de géothermie superficielle (ou très basse énergie), en fonction des contraintes et spécificités locales. Elle mettra en lumière les possibilités offertes par cette énergie et ce qu'elle pourrait apporter en termes de fourniture énergétique à l'horizon 2020 puis 2030.

L'objectif final est de promouvoir la géothermie, là où il est techniquement et réglementairement possible de la mettre en œuvre et quand elle est performante d'un point de vue environnemental et économique. On proposera une gestion durable de la ressource géothermale. Par ailleurs, on veillera à susciter l'intérêt des futurs promoteurs pour la mise en œuvre de solutions de géothermie dans leurs projets.

Pour cela, l'étude mettra à la disposition des décideurs, institutions publiques, maîtres d'ouvrage, des données géoréférencées ainsi que des critères de décision leur permettant de choisir ou non la géothermie lors de choix énergétiques pour chaque type d'opération.

L'objectif principal de ce programme est de communiquer des éléments sur le potentiel géothermique disponible sur le territoire concerné, en confrontant les ressources disponibles avec les perspectives de renouvellement et de développement du territoire.

### Programme d'étude

Le programme d'étude consiste à :

- Qualifier la ressource géothermale sur le périmètre d'étude.
- Evaluer et comparer les solutions de géothermie envisageables pour des projets d'aménagement types, par une confrontation des ressources du sous-sol disponibles avec les projets d'aménagement urbains.

- Extrapoler le potentiel géothermique, c'est à dire la ressource géothermale exploitable au regard de l'urbanisation actuelle et à venir, et présenter une analyse globale de l'intérêt économique, énergétique, environnemental.

Pour cela, il est proposé une étude décomposée en 2 phases :

- Phase 1 : Modélisation de la ressource géothermale sur le territoire
- Phase 2 : Caractérisation du potentiel de développement de la géothermie

Le périmètre de cette étude sera plus étendu que celui de Nice Méridia dont la superficie est d'environ 30 ha. Cette extension s'explique par des contraintes de modélisation. En effet, il faut intégrer le comportement hydrodynamique et thermique au droit du site de Nice Méridia dans un système plus global afin que les opérations de pompage et d'injection simulées ne soient pas affectées par les conditions aux limites. Plus ces dernières sont fixées loin du site, plus le rendu des simulations est proche de la réalité.

Cette extension permettra en plus d'avoir à disposition un modèle numérique qui servira à simuler de futures opérations dont la localisation serait à la périphérie du périmètre de Nice Méridia.

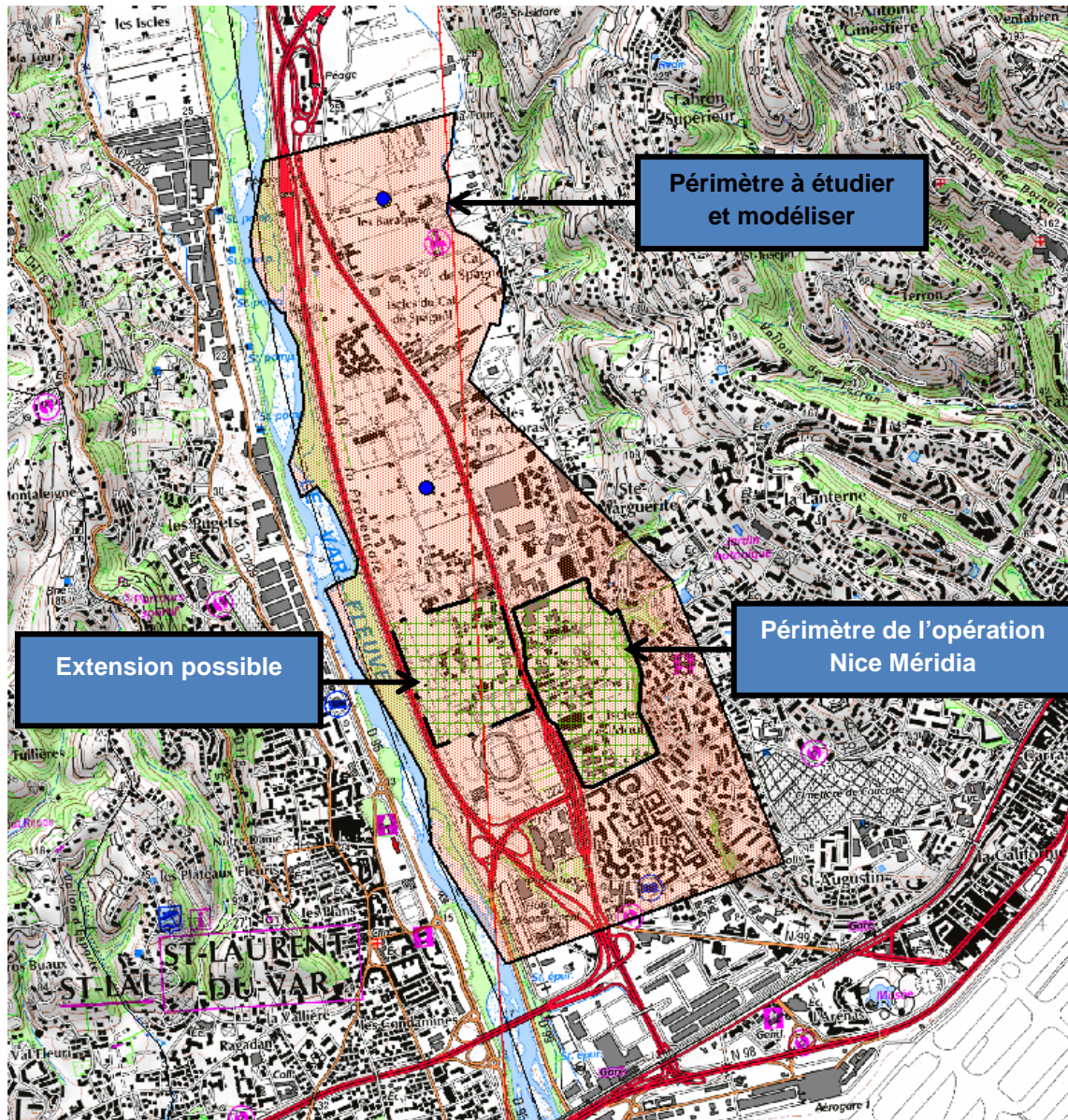


Figure 1: Périmètre de Nice Méridia et zone d'étude

## CONTENU TECHNIQUE

### INTRODUCTION : PRESENTATION GENERALE DE LA GEOTHERMIE/ÉTAT DES LIEUX

Les techniques de géothermie étudiées dans le cadre de cette étude seront :

- les opérations de pompes à chaleur (PAC) exploitant l'énergie des aquifères superficiels
- les opérations de PAC exploitant l'énergie des terrains superficiels à partir de champs de sondes
- les opérations de PAC exploitant l'énergie des terrains superficiels à partir de géo-structures énergétiques, technique en développement actuellement en France, mais fortement développée en Suisse, Allemagne, ....
- Free-cooling, c'est à dire le rafraîchissement des locaux par circulation d'une boucle d'eau froide maintenue à basse température par simple échange avec l'aquifère.

Cette partie « introductive » s'attachera à présenter les technologies existantes adaptées au cas de Nice Méridia, ainsi que notamment la réglementation et les démarches administratives, les aides actuellement disponibles.



## PHASE 1 : MODELISATION DE LA RESSOURCE GEOTHERMALE

L'objectif de cette première phase est d'identifier les aquifères présents au niveau de la zone d'étude indiquée sur la figure précédente et de caractériser leurs potentiels hydrogéologique et thermique. Une grande part de ce travail a déjà été réalisée par le service géologique régional (SGR) de la région PACA.

Les principaux éléments de dimensionnement (débit exploitable, la vitesse d'écoulement...) seront étudiés à l'échelle du périmètre d'étude. Il est nécessaire ensuite de réaliser une modélisation des aquifères concernés afin de mettre en évidence les paramètres ayant une influence sur le comportement hydrodynamique du sous-sol et de simuler des scénarios d'exploitation géothermique de la nappe.

### **Partie 1 : Hydrodynamique de la ressource aquifère**

Les connaissances sur la région, d'après les études réalisées au niveau régional, montrent l'existence de deux aquifères superficiels avec un réel potentiel exploitable pour la géothermie :

- Aquifères des alluvions quaternaires de la basse vallée du Var : L'entité forme la plaine terminale de la plaine du Var, qui s'étire sur 25 km, avec une largeur moyenne de 1,2 km, entre la confluence de la Vésubie et la mer. Cette vallée est bordée de coteaux où les poudingues pliocènes affleurent sur une hauteur voisine de 200 m. Les alluvions quaternaires constituent le fond de la vallée.
- Aquifères des poudingues pliocènes de la basse vallée du Var : L'entité des poudingues pliocènes affleure dans l'ouest du département des Alpes-Maritimes, en particulier dans la basse vallée du Var. Ils constituent effet en grande partie du sous-bassement de cette vallée qui s'étire sur 25 km entre la confluence de la Vésubie et la mer. La plaine est bordée de coteaux où les poudingues pliocènes affleurent sur une hauteur voisine de 200 m, avec une extension importante des affleurements dans sa partie orientale jusqu'à la confluence avec l'Estéron. Sur la bordure ouest, les affleurements se poursuivent dans la vallée de la Cagne jusqu'au Loup

Un inventaire des données va permettre la description de ces aquifères d'un point de vue géologique (extension, épaisseur des couches, nature des formations...) et hydrodynamique (perméabilité, vitesse d'écoulement...).

Néanmoins, les résultats du programme d'étude « Contribution à la connaissance des ressources géothermiques dans les nappes de la basse vallée du Var » réalisé en partenariat par le BRGM et le Conseil Général des Alpes-Maritimes a montré que la nappe des alluvions dispose de capacités géothermiques supérieures à celles des poudingues de par sa profondeur d'accès assez faible et sa productivité plus importante. C'est ainsi que toutes les parties suivantes se focaliseront exclusivement sur la nappe des alluvions quaternaires.

Pour recueillir une meilleure qualité de précisions de données liées directement au sous-sol du secteur de Nice Méridia, nécessaire et vu le périmètre relativement restreint du site, une campagne de reconnaissance hydrogéologique sera menée au travers de la réalisation de forages au droit du périmètre concerné (un ouvrage pour des essais de pompage et trois ouvrages pour la mise en place de piézomètres).

L'interprétation et l'analyse des résultats de ces travaux seront assurées par le BRGM ainsi que le suivi du niveau de la nappe au travers des relevés piézométriques.

## Partie 2 : Création d'un modèle des ressources géothermales

Le travail abordera toutes les étapes d'une modélisation hydro-thermique, depuis la construction géométrique du modèle et son maillage jusqu'à l'étude thermique des différents scénarios possibles. Entre les deux étapes, il y aura toute une partie consacrée au paramétrage hydrogéologique, aux conditions limites ainsi qu'au calage des calculs du modèle aux mesures réalisées sur le terrain.

La modélisation se fera sous le logiciel MARTHE (outils de modélisation développé au BRGM), avec la possibilité de faire intervenir d'autres outils tels que GMD 7 pour les géomodélisation ou MapInfo et ArcView pour ce qui relève du SIG (Système d'Information Géographique)

### 2.1 Construction du modèle

- Modèle géométrique et précision du maillage

La pertinence d'un modèle numérique de simulation tient d'abord à la précision du modèle géométrique initial. Ce dernier doit être une copie fidèle à la géologie de la région considérée, notamment pour les épaisseurs des différentes couches et leurs variations spatiales. La précision du modèle dépendra fortement de la fiabilité des données collectées lors de la première partie.

L'absence ou la rareté de données géologiques exploitables, ou parfois la complexité de la disposition géologiques des formations peut entraîner certaines considérations théoriques, qui ne doivent être émises que si elles ne perturbent pas la reproduction du comportement hydrodynamique des aquifères (Cf. 2.2).

Chaque aquifère sera discrétisé en une ou plusieurs couches de mailles selon les caractéristiques géologiques de chacun. Les épontes de chaque aquifère seront discrétisées pour rendre compte au mieux de leur rôle d'amortisseur thermique.

Le modèle géométrique construit aura une extension supérieure à ce que représente la zone d'étude afin d'intégrer cette dernière dans un système global. La taille des mailles discrétisant le domaine d'étude sera optimisée (par raffinement) pour rendre compte au mieux, à partir des données disponibles, des hétérogénéités du milieu et des caractéristiques de l'exploitation tout en conservant des temps de calcul acceptables.

- Paramétrage hydrodynamique et calage du modèle

Lors de cette étape, on attribue à chaque maille les valeurs des paramètres hydrodynamiques la concernant, notamment la perméabilité, le coefficient d'emmagasinement et la porosité.

Pour simuler ensuite l'évolution de la charge hydrodynamique dans le temps, on fixe des conditions aux limites du modèle. Il s'agit là d'une étape primordiale pour la suite de l'étude. Le type de conditions qu'on va introduire pour ce modèle sera un potentiel imposé qui correspond à une altitude piézométrique connue (niveau de la mer fixé à 0, charge d'un cours d'eau...).

Enfin, le modèle numérique sera calé sur la piézométrie du territoire si les données sur le gradient de la nappe avant exploitation sont disponibles ou si l'inventaire des exploitations utilisant la ressource permet de reconstruire des chroniques d'exploitation.

## ***2.2 Simulation des impacts hydro-thermiques et simulation des scénarios d'aménagement retenus***

Le calcul des impacts hydrodynamiques consistera dans un premier temps à quantifier l'incidence des exploitations de géothermie sur les aquifères retenus en termes de rabattement au point de prélèvement et de création d'un dôme piézométrique au droit du point d'injection.

Les simulations thermiques seront ensuite effectuées à partir de ce modèle hydrodynamique et des informations recueillies sur le régime d'exploitation thermique de la ressource. Le pas de temps de calcul devra être optimisé pour rester dans des gammes acceptables de temps de calcul.

Le calcul des impacts thermiques consistera à quantifier l'ampleur de la perturbation thermique induite par la réinjection de l'eau froide et/ou chaude représentée par un front froid ou chaud selon que le fluide réinjecté est à une température supérieure ou inférieure à celle de l'aquifère. Un travail sur l'inertie de la nappe et l'étude de cycles alternés chaud/froid sera effectué sur la base de cycles types.

## PHASE 2 CARACTERISATION DU POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DE LA GEOTHERMIE

La maîtrise d'œuvre urbaine de l'opération Nice Méridia est désormais au travail et le choix énergétique va se poser en fonction des futurs aménagements et constructions.

La contribution de la géothermie pour combler la demande énergétique peut atteindre une proportion qui lui permettrait d'être économiquement rentable, avec des atouts au regard du respect de l'environnement.

### **Partie 1 : Définitions de solutions de géothermie pour différents aménagements types**

Il s'agit dans cette partie de comparer et d'analyser les différentes solutions de géothermie possibles adaptées à un ensemble de bâtiments qu'on appellera aménagement type (AT).

Dans un premier temps, ces AT et leurs caractéristiques seront définis. Cela pourra se faire à deux échelles différentes : une première où un AT correspondra à une zone étendue pouvant représenter, à titre d'exemple, une zone industrielle, une zone commerciale ou un quartier résidentiel (pavillonnaire ou avec des bâtiments de plusieurs étages). Dans ce cas-là, on parlera d'îlots de bâtiments. La deuxième échelle est plus restreinte et pourra correspondre à une typologie de bâtiment plus précise : un bâtiment avec un nombre défini d'étages et une surface déterminée pour des logements ou des bureaux, une école, un hôpital, etc. Le choix de l'échelle d'étude se fera en fonction des données énergétiques et urbanistiques disponibles et en concertation avec les différentes structures impliquées dans ce projet, notamment Artelia Groupe.

Il s'agit ensuite de regarder les meilleures dispositions pour l'exploitation de la ressource géothermale et assurer son intégration dans le bouquet énergétique global. La finalité de cette partie est une mise en relation entre le potentiel du sous-sol et les besoins en surface, notamment avec la détermination du nombre nécessaire d'opérations géothermiques et de l'apport de la géothermie dans la satisfaction des besoins en chauffage, en Eau Chaude Sanitaire (ECS) et pour le rafraîchissement/climatisation. L'intérêt possible de la mutualisation de systèmes énergétiques, par la création d'un (micro)réseau de chaleur par exemple sera étudié.

Les critères de choix d'une solution de géothermie pour un AT vont dépendre des besoins énergétiques en surface (chauffage, ECS et froid), de leurs caractéristiques (consommation annuelle, puissance maximale), des caractéristiques de la ressource (disponibilité de la nappe, débit exploitable,...), mais également de contraintes techniques et réglementaires (surface au sol utilisable, possibilité de réinjection dans le sous-sol ou dans les canaux et cours d'eau voisins).

### **Partie 2 : Scénarios d'exploitation et analyse technico-économique et environnementale**

Pour certains des AT définis, différents scénarios pourront être étudiés, en fonction de la précision des données (la proportion contributive de la géothermie, les énergies d'appoint, le phasage de construction,...). Au final, un comparatif des différents scénarii sera réalisé.

L'évaluation de la faisabilité et la pertinence des solutions d'un point de vue technique, économique et environnemental sera donnée au regard notamment :

- des profils de besoins, selon les différents AT envisagés ;
- des ressources géothermales locales et des contraintes techniques;
- des besoins d'emprise foncière ;
- du phasage des travaux, des délais de construction, des contraintes d'exploitation;
- des contraintes réglementaires.

Les comparaisons porteront sur les aspects suivants :

- technique (faisabilité) ;
- économique ;
- énergétique et climatique ;
- juridique (montage du projet) ;
- gestion de la ressource : modélisation des impacts et vision long terme du développement (*Cf. calculs des impacts thermiques et hydrauliques*) ;
- Impacts énergétique et environnemental sur les espaces publics ;
- Impacts sur le réseau d'électricité.

Ces analyses devront permettre d'identifier les principaux critères pouvant être déterminants dans le choix d'un type de solution géothermique (par exemple, choix d'une solution réseau de chaleur par rapport à des solutions individuelles). Ces analyses donneront des indications importantes mais ne se substitueront en aucun cas à une étude de faisabilité

L'EPA mettra à disposition du BRGM les données opérationnelles des projets de programmes immobiliers neufs et d'éventuelles réhabilitations sur la base des études de maîtrise d'œuvre urbaine en cours de réalisation. Les données sur les besoins thermiques des bâtiments et les éléments de dimensionnement des réseaux seront étudiées en lien avec la société d'ingénierie intervenant dans l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine.

Une analyse comparative des études déjà réalisées (étude boucle eau de mer) ou actuellement en cours (étude chaufferie biomasse) avec la présente étude sera effectuée par le BRGM afin de donner une vision analytique des différents modes énergétiques pouvant être mobilisés sur le secteur.

## PROMOTION ET COMMUNICATION

En cours et à l'issue des deux phases de l'étude, il s'agira dans cette partie d'indiquer des pistes, de proposer des solutions pour favoriser l'intégration de la géothermie dans le processus d'aménagement (assistance à la rédaction du cahier des charges de cession de terrains (CCCT), assistance à l'élaboration d'outils de communication...). L'objectif final est de promouvoir le développement de solutions de géothermie pour Nice Méridia, et sur le territoire de l'OIN plus généralement. Des recommandations générales seront données pour permettre une gestion optimisée et pérenne des ressources. Un rapport de synthèse, axé sur la communication et destiné à l'ensemble des acteurs (architectes, bureaux d'études, maîtres d'ouvrages, élus, ...) sera rédigé.

Remarque : Les résultats pourraient être exploités au travers d'une campagne d'information et de promotion de la géothermie et de formation des équipes de l'EPA, pour aider à l'aboutissement de réalisations concrètes

## PILOTAGE DE L'ETUDE

Ce projet d'étude sera dirigé par un comité de pilotage (COFIL) dont la constitution serait la suivante :

- EPA Plaine du Var
- ADEME
- Conseil Général des Alpes-Maritimes
- Métropole Nice Côte d'Azur
- Etat (DDTM)
- BRGM (SGR PACA / CST Orléans)

Des réunions de COFIL seront à prévoir selon le chronogramme du projet.

## LIVRABLES

- Rapport de synthèse avec CD portant la version numérique au format .pdf du rapport,
- Modèles numériques sur la zone étudiée sous la forme de fichiers lisibles par le logiciel MARTHE.



## BUDGET PREVISIONNEL

Le budget prévisionnel est de 141 148,00 € HT (cent quarante-un mille cent quarante-huit euros hors taxe) soit 168 813,00 TTC (cent soixante-huit mille huit cent treize euros toutes taxes) conformément au taux de 19,60% en vigueur à ce jour.

19/10/2012		Coûts par tâches (€)	
<b>BUDGET "Géothermie Nice-Méridia"</b>			
		<b>VOLET 1 : MODELISATION de la ressource géothermale</b>	
<b>Partie 1 : Hydrodynamique de la ressource aquifère</b>			
	Réalisation de travaux de reconnaissance hydrogéologique (inclus 8% de FG)	37600	44969,6
	Suivi, interprétation et analyse des des essais et mesures	7635	9131,46
	Synthèse géologique et hydrodynamique du sous-sol de Nice Méridia (nappe des alluvions)	3860	4616,56
	<b>TOTAL PARTIE 1</b>	49095	58717,62
<b>Partie 2 : Création d'un modèle des ressources géothermales</b>			
	Géometrie et paramétrage géologique du modèle	14155	16929,38
	Reproduction du comportement hydrodynamique	14945	17874,22
	Calcul des impacts thermiques	13455	16092,18
	<b>TOTAL PARTIE 2</b>	42555	50896
	<b>TOTAL VOLET 1</b>	91650	109613
<b>VOLET 2 : CARACTERISATION du potentiel de développement de la géothermie</b>			
	Définition des aménagements et scénarios de valorisation des ressources à comparer	10430	12474,28
	Comparaison de 4 scénarios (technique, énergétique, économique, juridique, ressource)	14900	17820,4
	Synthèse et valorisation des résultats	11545	13807,82
	<b>TOTAL VOLET 2</b>	36875	44103
<b>Divers</b>			
	Gestion de projet, réunions, qualité, secrétariat	12623	15097
	<b>SOUS-TOTAL</b>	12623	15097
	<b>TOTAL</b>	<b>141 148</b>	<b>168 813</b>



**CONVENTION DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT  
A COÛTS PARTAGÉS  
ELEMENTS DE DEVELOPPEMENT DE LA GEOTHERMIE DANS LE  
SECTEUR DE NICE MERIDIA**

ENTRE

**L'ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA PLAINE DU VAR**

Immeuble Nice Plaza 455 promenade des Anglais, BP 33257 06205 NICE CEDEX 3,  
représenté par Xavier HEMEURY, Directeur Général

Ci-après désigné par **l'EPA**

**D'une part,**

**ET**

Le **BRGM**, Bureau de Recherches Géologiques et Minières, établissement public de recherche et d'expertise, EPIC, dont le siège se trouve Tour Mirabeau, 39-43 Quai André Citroën, 75379 PARIS cedex 15, représenté par Philippe DUTARTRE, Directeur de l'Appui aux Politiques Publiques, ayant tous pouvoirs à cet effet,

Ci-après désigné par le **BRGM**

**D'autre part,**

L'établissement Public d'Aménagement de la plaine du Var et le BRGM étant ci-après désignés individuellement et/ou collectivement par la (les) « PARTIE(S) ».

**VU**

La loi n° 89-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification ;

Le décret n° 59-1205 du 23 octobre 1959 modifié relatif à l'organisation administrative et financière du Bureau de Recherches Géologiques et Minières ;

Le décret n°67-12202 du 22 décembre 1967 portant regroupement du Service de la Carte Géologique et du BRGM ;

Le Contrat quadriennal Etat-BRGM 2009-2012 approuvé par le Conseil d'Administration du BRGM le 7 mai 2009 ;

Le décret n°2008-773 du 30 juillet 2008 portant création de l'Etablissement public d'aménagement de la Plaine du Var

## **PREAMBULE**

Le comité opérationnel « énergies renouvelables » du Grenelle de l'Environnement a proposé une multiplication par 6 de la production d'énergie à partir de géothermie et des pompes à chaleur à l'horizon 2020, soit une contribution de 2 millions de tonnes équivalent pétrole (2 Mtep) représentant 10% de l'augmentation de la production d'énergie renouvelable (20 Mtep) à cet horizon.

Malgré ses atouts, la géothermie demeure une filière d'énergie renouvelable dont l'exploitation énergétique est loin d'être valorisée à la hauteur de ses multiples possibilités.

A – **L'EPA de la plaine du Var** est un établissement public d'aménagement de l'Etat, créé par décret ministériel du 30 juillet 2008. Outil partenarial entre l'Etat, la Métropole Nice Côte d'Azur, le Conseil général des Alpes-Maritimes, le Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur et les Communautés de communes des Coteaux d'Azur et de la vallée de l'Estéron, l'EPA a un rôle d'aménageur mais aussi d'«ensemblier» pour la définition et la mise en œuvre coordonnée de stratégies d'aménagement et de développement sur un territoire de 10 000 hectares, concernant 15 communes, depuis la confluence Var-Vésubie jusqu'à la mer.

Sur les 450 hectares « mutables » du périmètre, l'objectif global de l'Eco-Vallée est d'impulser une nouvelle dynamique économique et sociale à la Métropole Nice Côte d'Azur sur des bases d'éco-exemplarité. Dans ce cadre, le contexte énergétique local et notamment le Contrat d'Objectifs pour la sécurisation de l'alimentation électrique de l'est PACA, conduit à chercher des solutions énergétiques performantes, dans une péninsularité électrique reconnue.

Aussi, l'EPA de la plaine du Var souhaite engager une démarche d'évaluation du potentiel de développement de la ressource géothermale et faciliter son développement dans l'une des 4 premières opérations qu'il porte, la technopole urbaine de Nice-Méridia.

B- **Le BRGM** est un établissement public à caractère industriel et commercial qui exerce une mission de Service Public, laquelle regroupe des actions d'observation et d'expertise en appui aux politiques publiques, de formation et de transfert des connaissances (Décret 59-1205 du 23 octobre 1959). Le BRGM assure notamment la fonction de Service géologique national, visant à développer les connaissances dans les divers domaines relatifs aux sciences de la terre, dont celui de la géothermie. Dans ce cadre, il intervient notamment en appui technique et en partenariat scientifique avec les Services de l'Etat et des collectivités territoriales.

C – L'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var et le BRGM souhaitent mener conjointement un programme de recherche et développement en vue de l'amélioration de l'état des connaissances sur les ressources en géothermie très basse enthalpie, mobilisables sur le secteur de Nice-Méridia

Ils décident par la présente convention, de fixer les termes et conditions par lesquels ils s'associent afin de réaliser ce programme commun.

## **CONTEXTE ET MOTIFS**

Ce programme de R&D est la suite d'une première étude visant à contribuer à la connaissance des ressources géothermales dans les nappes de la basse vallée du Var, menée par le BRGM dans le cadre de la convention « Contribution à la connaissance des ressources géothermiques dans les nappes de la basse vallée du Var » du 22/11/2010 avec le Conseil Général des Alpes-Maritimes. Ce projet a permis de mettre en évidence le caractère favorable de la ressource géothermale dans quasiment toute la basse vallée du Var, et plus particulièrement dans le secteur sud du territoire de l'OIN.

Ce secteur qui s'étend du Pôle Lingostière au Nord jusqu'au Nord de l'Arénas au sud, englobe une partie du périmètre de l'opération d'intérêt national. Il comprend notamment le premier périmètre opérationnel de la technopole urbaine de Nice Méridia (26 ha), qui associera dans une volontaire mixité urbaine : logements, laboratoires, bureaux, bâtiments de formation, ainsi que commerces et services de proximité.

C'est dans le cadre de l'aménagement de ce futur éco-quartier, que l'EPA plaine du Var souhaite lancer avec le partenariat du BRGM un programme de recherche et développement dont l'objectif sera de fournir des éléments d'orientation concrets à l'EPA afin qu'il puisse prendre des décisions en ce qui concerne l'exploitation de la ressource géothermale au droit du site de Nice Méridia et les communiquer aux futurs opérateurs.

Ce programme est constitué de 2 phases :

La première phase concerne la caractérisation précise accompagnée de la modélisation de la nappe alluviale au droit du site de Nice-Méridia. Le modèle numérique conçu aura pour vocation de servir dans le cadre de ce programme comme outil d'orientation des décisions d'aménagement que l'EPA aura à prendre avec l'appui du cabinet d'urbanisme.

Cette phase sera menée parallèlement et en étroite liaison avec la deuxième phase du programme, articulée elle-même en trois axes principaux : aménagement – énergie – économie. La finalité de cette deuxième phase sera d'étudier la viabilité de la solution « géothermie », et de rechercher les meilleurs dispositifs pour permettre à l'exploitation de cette ressource d'être la plus performante énergétiquement et économiquement.

La seconde phase, qui constitue l'aspect fondamental du projet, est extrêmement novatrice de par l'association concomitante entre le travail du spécialiste de la ressource géothermale (BRGM), avec la mission des urbanistes de la plaine du Var, sous la direction de l'EPA avec l'aide de l'ADEME, en charge notamment du développement des EnR, pour intégrer la valorisation de l'énergie du sous sol dans le cadre du processus d'aménagement..

Ainsi, nous trouvons nous dans le cadre d'un vaste programme de développement de l'utilisation de l'énergie géothermique dans le secteur de l'OIN de la plaine du Var, avec un premier axe constitué par la mise en évidence de la ressource géothermale, un deuxième axe constitué par les objectifs de la présente convention : donner les moyens au maître d'ouvrage d'orienter sa décision pour l'utilisation de la géothermie par la mise en adéquation des choix d'urbanisme avec le potentiel géothermal du sous-sol.

Enfin, il pourra être envisagé un troisième axe qui s'appuiera sur le modèle numérique développé accompagné des mesures de terrain, pour créer un « observatoire » permettant une gestion de la ressource géothermale, en permettant également d'éviter autant que possible les conflits d'usage avec les autres utilisateurs.

Il est à noter que le succès de ce programme de développement, très novateur, permettra d'envisager une démarche similaire dans les autres secteurs de la plaine du Var qui doivent être l'objet de projets d'aménagement.

## **CECI ETANT RAPPELE, IL EST ARRÊTE ET CONVENU CE QUI SUIT**

### **ARTICLE 1. OBJET**

La présente convention a pour objet de définir les termes et conditions par lesquels le BRGM s'engage à réaliser pour son compte et pour le compte de l'établissement Public d'Aménagement de la plaine du Var, l'identification du potentiel de développement de la géothermie sur le périmètre de Nice-Méridia, avec une extension possible sur une zone plus large comme indiqué dans le cahier des charges en annexe.

Comme indiqué dans les présentations liminaires, en parallèle du volet axé sur l'aspect « aménagement-énergie-économie », un modèle numérique sera réalisé. Il aura pour objet d'être utilisé dans un premier temps comme outil d'aide à la décision pour l'EPA en matière énergétique avec l'appui du cabinet d'urbanisme, et dans un deuxième temps comme outil de gestion de la ressource aquifère. Il permettra ainsi d'analyser les conflits d'usage liés à l'utilisation de la ressource géothermique ou à l'alimentation en eau potable, dont les différents périmètres de protection de champs de captage sont relativement proches du périmètre objet de ce programme.

Les actions seront pilotées par la Direction Régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur du BRGM basée à Marseille, avec l'appui scientifique et technique de la direction des Géorressources du BRGM à Orléans.

### **ARTICLE 2. PRISE D'EFFET, DUREE**

#### **2.1. PRISE D'EFFET**

La présente convention prend effet à compter de sa signature par la dernière des PARTIES.

#### **2.2. DUREE**

La durée totale de la présente Convention est de 9 mois à compter de sa signature

### **ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les PARTIES attestent avoir reçu chacune des pièces ci-après, classées ainsi :

- A - La présente convention (X pages)
- B - Annexe technique et financière à la présente convention (15 pages), validée par les PARTIES

### **ARTICLE 4. OBLIGATIONS DES PARTIES**

#### **4.1. PROGRAMME D'ACTIONS**

Le BRGM et l'EPA s'engagent à réaliser le programme d'actions selon les conditions détaillées dans l'Annexe technique et financière visée à l'Article 3.

Le programme R&D consiste à :

- Qualifier la ressource géothermale sur le territoire du « Grand Méridia »
- Evaluer et comparer les solutions de géothermie envisageables pour des projets d'aménagement types, par une confrontation des ressources du sous-sol disponibles avec les projets d'aménagement urbains.
- Extrapoler le potentiel géothermique, c'est à dire la ressource géothermale exploitable au regard de l'urbanisation actuelle et à venir, et présenter une analyse globale de l'intérêt économique, énergétique, environnemental.

Pour cela, il est proposé un programme décomposé en 2 phases :

- Phase 1 : Modélisation de la ressource géothermale sur le territoire
- Phase 2 : Caractérisation du potentiel de développement de la géothermie

Ce programme, consécutif au premier qui a permis de caractériser la ressource géothermale dans les nappes de la basse vallée du Var, dans le sens où il constitue un zoom sur un périmètre plus restreint avec des données et une approche plus concrètes, pourra constituer comme cela est mentionné, une base de lancement pour un troisième programme pourra déboucher sur la mise en place d'un « observatoire » permettant une gestion de la nappe et l'analyse des conflits d'usage dus à la croissance du nombre d'opérations.

#### **4.2. DONNEES DE BASE**

Les données de base sur les ressources proviendront des études menées par le BRGM, notamment celles du BRGM en région PACA. Il sera aussi fait appel aux études auxquelles le BRGM a accès pour les aquifères à moins de 100 m de profondeur (les dossiers garantis AQUAPAC par exemple).

De la précision des renseignements recueillis dans cette phase dépend la pertinence des choix techniques qui seront faits lors de la modélisation numérique.

Une implantation de piézomètres et des essais de pompage sur le territoire peuvent être envisagés.

L'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var s'engage à communiquer au BRGM, les données, informations et études (plans des ouvrages et rapports d'investigation géotechnique notamment) en sa possession, utiles à la réalisation du Programme visé à l'article 4.1 ci-dessus.

#### **4.3. PRODUITS LIVRES**

Les produits livrés sont détaillés dans l'Annexe visée à l'Article 3.

#### **4.4. MODALITES D'EXECUTION**

Il est rappelé que les résultats du Programme sont issus de l'exploitation de sources d'informations ponctuelles et non systématiques (archives textuelles, plans, banques de données...), en fonction de l'état de la connaissance à un moment donné.

Aussi, le BRGM est soumis de convention expresse à une obligation de moyens étant tenu au seul respect du Cahier des Charges et des règles de l'art. Le BRGM ne saurait donc être tenu pour responsable de toute inexactitude, erreur ou omission dans le contenu des documents remis en exécution de la présente.

L'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var s'engage à informer de cette limite de responsabilité les tiers sous-utilisateurs éventuels des informations contenues dans les documents.

#### 4.5. INSTANCES DE PILOTAGE

Ce programme R&D sera dirigé par un comité de pilotage (COFIL) dont la constitution sera la suivante :

- EPA plaine du Var
- ADEME
- Conseil Général des Alpes Maritimes
- BRGM (Direction PACA / Centre Scientifique et Technique d'Orléans)
- Métropole Nice Côte d'Azur
- Etat (DREAL, DDTM)

Le nombre budgété de réunions auxquelles participera le BRGM (sur demande formalisée par email ou courrier postal) est estimé à 3.

#### ARTICLE 5. FINANCEMENT DU PROGRAMME

Le financement du Programme concerne l'ensemble des actions mentionnées dans l'annexe technique citée à l'article 3.

Le montant total correspondant est de 141 148,00 € H.T. (cent quarante et un mille cent quarante huit euros hors taxes).

Le BRGM prendra à sa charge sur sa dotation de Service Public 25% de ce montant soit 35 287 € H.T. (trente cinq mille deux cent quatre vingt sept euros hors taxes).

L'établissement Public d'Aménagement de la plaine du Var prendra à sa charge les 75% restants soit 105 861 € H.T. (cent cinq mille huit cent soixante et un euros hors taxes).

#### ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

Le BRGM étant tenu de réaliser le programme, la part du prix lui incombant ne donnera lieu à aucune facturation.

Des appels de fonds seront transmis à l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var, pour la part du Programme lui incombant selon la répartition définie à l'article 5 ci-dessus. Ces appels de fonds seront émis comme suit :

- 30% à la date de signature de la présente convention, sous présentation d'une demande d'avance envoyée par le BRGM à l'EPA par courrier ;
- 70% à la date de remise des derniers produits livrés visés à l'article 4.3 ci-dessus.

Les appels de fonds émis par le BRGM seront payés sous 30 jours à compter de la réception, par chèque ou par virement à l'adresse suivante :

SOCIETE GENERALE  
12, rue de la République  
BP 1639  
45006 ORLEANS CEDEX

Code Banque 3 0003  
Code Guichet : 01540  
Compte N° 000 2 00 27 669  
Clé : RIB 86

## **ARTICLE 7. RESPONSABLES DU SUIVI DU PROGRAMME & NOTIFICATION**

Sont désignés comme responsables du suivi du Programme :

Pour le BRGM :  
Madame Claire Arnal  
Directrice Régionale PACA  
BRGM  
117 Avenue de Luminy  
B.P. 168  
13276 MARSEILLE CEDEX 09  
Tel : +33 (0)4 91 17 74 76

Pour l'établissement Public d'Aménagement  
de la plaine du Var:  
Xavier HEMEURY  
Directeur général de l'EPA plaine du Var  
455, promenade des Anglais  
BP 33257  
06205 Nice cedex 3  
Tel. : +33 (0)4 93 21 71 00

Toute notification relative à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention se fera aux adresses ci-dessus.

## **ARTICLE 8 – PROPRIETE INTELLECTUELLE**

### **8.1. DROITS ET OBLIGATION DE L'AUTEUR**

#### **8.1.1. Droits de l'Auteur**

a) Le BRGM est l'Auteur des documents réalisés en exécution de la présente Convention, et notamment ceux visés en article 4.3 ci-dessus.

b) Le BRGM est titulaire des droits visés aux articles L. 111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle, à savoir des droits patrimoniaux et moraux.

#### **8.1.2. Garantie**

a) Le BRGM garantit qu'il est titulaire des droits de propriété intellectuelle nécessaires à l'exécution de la présente Convention.

b) Le BRGM s'engage à ne pas évincer l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var des droits de propriété intellectuelle transférés ou mis à disposition et se porte garant de tous les troubles de fait ou de droit qui pourraient empêcher leur pleine et totale utilisation.

## **8.2. CESSION DES DROITS DE PROPRIETE INTELLECTUELLE**

### **8.2.1. Copropriété des droits patrimoniaux**

Le BRGM cède à l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var les droits patrimoniaux qu'il détient sur les documents visés au 4.3 ci-dessus de sorte qu'à l'issue de l'exécution de la présente Convention, les PARTIES seront copropriétaires de ces documents et l'établissement Public d'Aménagement de la plaine du Var pourra notamment, sans l'autorisation du BRGM :

- Reproduire les documents sur tous supports connus et inconnus, quel que soit le nombre d'exemplaires.
- Représenter pour tout type d'usage les documents.

Cette cession est faite à titre gracieux pour le monde entier et pour une durée égale à la durée des droits du BRGM.

### **8.2.2. Droits moraux du BRGM**

Par application des articles L. 121-1 et suivants du Code de la Propriété intellectuelle, l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var s'engage à respecter les droits moraux du BRGM sur les documents visés au 4.3 supra et notamment s'engage à :

- Ne pas porter atteinte à l'intégrité des documents de sorte qu'il n'y ait ni altération ni déformation des données et interprétations faites par le BRGM ;
- Citer le BRGM en qualité d'Auteur, sur chacune des reproductions ou représentations.

## **ARTICLE 9. DIFFUSION DES CONNAISSANCES - CONFIDENTIALITE**

Les PARTIES s'engagent à divulguer auprès du public le plus large, les résultats, rapports et documents relevant de l'exécution de la présente Convention, selon les modalités de leur choix. Il est rappelé que le BRGM, dans le cadre de ses missions de service public, pourra mettre ces rapports et documents à disposition du public, notamment par le moyen de son site Internet.

## **ARTICLE 10. RESPONSABILITE / ASSURANCES**

### **10.1. RESPONSABILITE**

Chaque PARTIE est responsable, tant pendant l'exécution de la présente Convention, des programmes et/ou travaux qu'après leur achèvement et/ou leur réception, de tous



dommages qu'elle-même, son personnel, son matériel, fournisseurs et/ou prestataires de service, pourraient causer à l'autre PARTIE et/ou à tout autre tiers.

Le BRGM est responsable à l'égard de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var au titre du présent article, sans que son engagement pécuniaire ne dépasse le montant de sa contribution financière tel qu'indiqué à l'article 6. La présente limite ne pourra être opposée à l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var en cas de faute lourde ou de mauvaise foi du BRGM.

## **10.2. ASSURANCES**

Le BRGM souscrira toutes assurances nécessaires à la garantie :

- Des conséquences pécuniaires découlant des responsabilités indiquées ci-dessus.
- Des dommages matériels ainsi que leurs conséquences immatérielles subies par les biens meubles ou immeubles dont elle est propriétaire, locataire ou gardienne, à quelque titre que ce soit.

## **ARTICLE 11. RESILIATION ANTICIPEE**

Pour l'exécution de la présente Convention, la défaillance s'entend par tout manquement à une obligation substantielle, et lorsqu'il n'aura pas été remédié à ce manquement 15 jours après notification faite à la PARTIE défaillante, par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas de défaillance, la PARTIE ayant notifié la défaillance pourra résilier la présente Convention de plein droit, aux torts exclusifs de la PARTIE défaillante.

## **ARTICLE 12. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES**

La présente Convention est régie par la loi française. En cas d'impossibilité pour les PARTIES de parvenir à un accord amiable dans un délai de 3 semaines suivant notification, le différend sera soumis aux tribunaux compétents du ressort du tribunal administratif de Marseille.

Fait à **Nice** en (2) deux exemplaires, le

Pour l'établissement Public  
d'Aménagement de la plaine du Var

Pour le BRGM,

## **ANNEXE 1**



- Point n° 8 -

**Protocole de coordination des maîtres d'ouvrage du  
pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport**

Rapport de présentation

La présence de plusieurs maîtres d'ouvrage publics et privés, porteurs de projets de transport ou de projets de construction (promoteurs), dans le périmètre opérationnel du pôle d'échanges multimodal, nécessite qu'il y ait une coordination urbaine et opérationnelle au sein du projet d'aménagement afin d'assurer une parfaite cohérence d'ensemble dans la conception et la réalisation du projet du pôle d'échanges multimodal.

Les maîtres d'ouvrage signataires sont les suivants :

- Le Conseil Régional Provence Alpes Cote d'Azur
- Le Conseil Général des Alpes Maritimes
- La Métropole Nice Côte d'Azur
- L'établissement public d'aménagement de la plaine du Var
- Réseau Ferré de France

Sous l'égide du Préfet des Alpes Maritimes, représentant de l'Etat.

Le futur pôle d'échanges Nice Aéroport étant au cœur du dispositif du projet urbain du Grand Arénas, les partenaires ont exprimé leur accord pour confier à l'EPA la coordination des études de leurs opérations respectives en interface avec la réalisation du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA.

Le protocole de coordination a ainsi pour objet de :

- préciser les maîtrises d'ouvrages et les périmètres opérationnels des projets,
- mettre en place des instances de gouvernance permettant dans une démarche partenariale de définir les éléments de programmation d'un projet d'ensemble dans les limites de ce périmètre,
- préciser l'articulation entre le projet du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport et le projet de ligne ferroviaire nouvelle, en termes de maîtrise d'ouvrage, de fonctionnalité et de financement de l'opération.
- définir les conditions de réalisation des équipements de transports qui constituent la plateforme d'échanges du pôle multimodal.

- actualiser les données transports relatives aux échanges entre modes et les données sur les flux passagers au fur et à mesure de l'avancement des études conduites par les différents maîtres d'ouvrage.
- désigner l'EPA comme coordinateur des maîtres d'ouvrage et garant de la cohérence d'ensemble des projets dans le respect du projet conçu par Mateo Architectura. A ces fins, l'EPA désignera les prestataires pour les missions OPC et de coordination des SPS sur les ouvrages concomitants.

Si le protocole a notamment pour objet d'organiser et de clarifier les relations entre les maîtres d'ouvrages qui interviennent sur le pôle d'échanges multimodal, chaque partenaire reste bien entendu responsable dans ses domaines de compétence.

Le protocole prévoit en outre la mise en place d'une instance de gouvernance du projet afin d'assurer le suivi du déroulement des études du pôle d'échanges multimodal. A ce titre, il sera créé un Comité de Suivi du projet animé par l'EPA regroupant l'ensemble des signataires partenaires ou leurs représentants et un Comité de Pilotage présidé par le Préfet des Alpes Maritimes, représentant de l'Etat.

### **Calendrier prévisionnel**

Novembre et décembre 2012 : présentation du protocole aux instances délibérantes

Début 2013 : signature du protocole



# PROTOCOLE DE COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE NICE- AEROPORT

	Date	Rédacteur	Observations
Version 0	26/03/2012	RFF	
Version 1	26/07/2012	EPA	
Version 2	28/10/2012	EPA	

## ENTRE

### LES MAITRES D'OUVRAGE :

- **La Région Provence Alpes Côte d'Azur**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Michel VAUZELLE, dûment habilité par la délibération n° .....  
Et désigné ci-après par « La Région »,
- **Le Département des Alpes Maritimes**, représenté par, le Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes, Monsieur Eric CIOTTI, dûment habilité par la délibération n° .....  
Et désigné ci-après par « Le Conseil Général »
- **Métropole Nice Côte d'Azur**, représentée par son Président, Monsieur Christian ESTROSI,  
Et désignée ci-après par le terme « MNCA »
- **Réseau Ferré de France**, représenté par Monsieur Marc SVETCHINE, Directeur Régional Provence Alpes Côte d'Azur,  
Et désigné ci-après par le terme « RFF »
- **Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var**, représenté par son directeur général, Monsieur Xavier HEMEURY  
Et désigné ci-après par le terme « l'EPA»,

Sous l'égide du Préfet des Alpes Maritimes, Monsieur Christophe MIRMAND, représentant l'Etat,

## PREAMBULE – PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES PROJETS

---

Le processus de mise en œuvre du projet Eco-Vallée a débuté en 2007. Depuis, plusieurs étapes institutionnelles importantes ont été franchies :

07 mars 2008 : décret de création de l'opération d'intérêt national

30 juillet 2008 : décret portant création de l'EPA plaine du Var

23 janvier 2009 : premier conseil d'administration de l'EPA plaine du Var

4 novembre 2009 : le dossier Nice Côte d'Azur qui concerne la partie sud du périmètre de l'OIN est sélectionné pour participer à la démarche EcoCité

19 décembre 2011 : adoption du projet de territoire

12 mars 2012 : signature du protocole de partenariat financier de l'Eco-Vallée

Le périmètre de l'opération d'intérêt national Eco-Vallée, localisé sur la plaine du Var, recouvre une superficie de 10 000 hectares environ, partiellement urbanisés, répartis sur quinze communes (1) et trois intercommunalités (2) et s'inscrit dans un périmètre cohérent géographiquement et morphologiquement. La plaine du Var s'étend ainsi sur 23 kilomètres du nord au sud, de la mer Méditerranée aux premières gorges alpines et sur 3 à 5,5 kilomètres environ, de crête à crête, d'est en ouest. La plaine du Var est peuplée de 116 000 habitants et accueille 60 000 emplois.

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement économique, social et écologique. Il fait l'objet d'un intérêt marqué de la part de porteurs de projets publics ou privés.

En conférant le statut d'opération d'intérêt national aux 10 000 hectares de la plaine du Var, au cœur des Alpes-Maritimes, l'Etat, en accord avec les collectivités locales, a considéré que ce territoire stratégique permettait l'engagement d'une nouvelle phase de développement de l'aire urbaine Nice Côte d'Azur qui est l'une des principales métropoles internationales de France, tout en fondant ce nouvel essor sur des bases éco-exemplaires.

L'ambition de l'Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme, d'une part en contribuant à une ambitieuse stratégie de développement économique pour la métropole Nice Côte d'Azur et d'autre part, en créant aux portes de Nice, « ville verte de la Méditerranée », un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle, à l'échelle européenne.

Le projet de territoire adossé à un protocole de partenariat financier fixe les enjeux et les objectifs, partagés entre les différents partenaires publics (Etat, Région Provence Alpes Côte d'Azur, Conseil

---

(<sup>1</sup>) Nice, Saint-Laurent-du-Var, La Gaude, Gattières, Colomars, Carros, Castagniers, Le Broc, Saint-Blaise, Saint-Martin-du-Var, La Roquette sur Var, Gilette, Bonson, Levens, Saint-Jeannet

(<sup>2</sup>) La Métropole Nice Côte d'Azur (NCA), la communauté de communes des Coteaux d'Azur, la communauté de communes de la vallée de l'Estéron

Général des Alpes Maritimes et la Métropole Nice Côte d'Azur) pour l'Eco-Vallée, définit les orientations urbaines et la programmation associée aux premières opérations prioritaires qui seront menées par l'EPA Plaine du Var.

Le secteur de la Basse Vallée du Var constitue un pôle stratégique de développement urbain, où plusieurs projets structurants sont programmés : Le Grand Arénas est l'un des secteurs stratégiques reconnus par l'ensemble des partenaires, son développement s'appuie sur la réalisation de deux équipements emblématiques pour le développement de l'aire azurée : un parc des expositions et le pôle d'échanges multimodal de Nice Saint-Augustin Aéroport.

### **LE PROJET GRAND ARENAS ET LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL NICE-AEROPORT**

Dans ce secteur de la Basse Vallée du Var qui bénéficie de nombreux atouts, situé entre littoral et Vallée du Var, à proximité immédiate de l'aéroport Nice Côte-d'Azur, a été décidée la création d'un nouvel espace de développement économique et urbain : le Grand Arénas.

Ce secteur de la Basse Vallée du Var a également été sélectionné pour participer à la démarche de développement urbain durable EcoCité, portée par le MEDDTL, en lien avec le fonds « Ville de demain » des Investissements d'Avenir. L'EcoCité Nice Côte d'Azur a été conçue pour devenir le laboratoire du développement durable et le moteur d'innovation de l'agglomération, à même de créer un effet de levier sur l'ensemble du territoire.

Dans cet objectif, le projet EcoCité Nice Côte d'Azur-plaine du Var s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- choisir une urbanisation responsable
- créer la mobilité de demain
- tendre vers l'autonomie énergétique
- incarner la ville intelligente du futur.

La constitution d'un quartier d'affaires et la réalisation d'un parc des expositions autour du pôle d'échanges multimodal participeront à la mise en valeur d'un éco-quartier multimodal. Cette opération se veut exemplaire en termes de développement durable, et notamment dans le traitement des déplacements pour tendre vers une mobilité durable.

Cela suppose ainsi la maîtrise de son ouverture, de son développement et donc une gestion rationalisée des déplacements et une gestion économe de l'espace par la mutualisation et l'anticipation des programmes.

L'insuffisance structurelle du réseau routier, face à la multiplicité des trafics aux différentes échelles (internationales, nationales, régionales et locales), la dégradation continue de son niveau de service, sans alternative satisfaisante pour un report sur les transports collectifs, la saturation actuelle du système ferroviaire, ont commencé à pénaliser l'évolution de ce territoire.

Il est donc nécessaire, pour que ce territoire puisse se développer durablement, de proposer une offre alternative à celle des véhicules particuliers, basée sur des modes de transports diversifiés pour que cette offre de déplacement soit efficace aux trois principales échelles de déplacement. Ces besoins vont aller croissants de par la vocation de ce territoire qui :

- bénéficie déjà d'un aéroport et donc de flux nationaux et internationaux,
- est au cœur de la métropole azurée et des flux interurbains,
- a besoin d'une desserte locale propre au territoire, au sein de l'opération, dans une logique de proximité.



Le périmètre du pôle d'échanges Nice Aéroport a donc été sélectionné parce que sa conception s'inscrivait dans cette démarche d'innovation et a bien vocation à jouer un rôle démonstrateur pour les nouveaux modes de faire la ville qui sont véhiculés par la démarche EcoCité.

Ainsi le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport participe aux quatre enjeux identifiés :

- un enjeu d'innovation en termes de conception, de fonctionnement et de gestion ;
- un enjeu urbanistique fort avec la nécessité d'insérer les fonctionnalités de transport dans un véritable quartier urbain et de créer des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements majeurs de la basse vallée du Var ;
- un enjeu de déplacement pour une mise en relation efficace des différents modes de transport et un niveau d'accessibilité maximal, à partir de modes alternatifs à l'automobile ;
- un enjeu économique avec la constitution d'un quartier d'affaires inséré dans le tissu urbain et la réalisation d'un parc des expositions qui, avec ce pôle, sera un levier économique majeur pour le territoire.

Pour définir les besoins de ce pôle d'échanges, l'EPA a réalisé l'étude de programmation du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, avec l'appui des cabinets IOSIS et 2EI. Cette étude a permis de :

- définir le programme urbain et le programme de transports du futur pôle d'échanges multimodal,
- valider la matrice des flux, par mode et par jour, des échanges intermodaux aux horizons de la livraison de la ligne ouest-est du tramway et plus tard de l'accueil de la LGV,
- constituer le partenariat public avec les autorités organisatrices des transports (Etat : Préfecture, SGAR, DREAL, DDTM, Région PACA, Conseil Général, Nice Côte d'Azur - direction des transports, voirie circulation et mission tramway, RFF, SNCF, les Aéroports de la Côte d'Azur, Escota, l'ADAAM)
- fédérer ce partenariat ainsi constitué autour d'un projet partagé répondant aux ambitions affichées par tous les acteurs de ce territoire. Soit un volume de 10 millions de passagers annuels transitant par ce pôle d'échanges pouvant accueillir jusqu'à 17 millions de passagers à terme.

L'EPA conduit actuellement les études de maîtrise d'œuvre urbaine sur l'ensemble du périmètre du Grand Arénas et a confié la conception de l'aménagement urbain et la réalisation des espaces publics du pôle d'échanges multimodal à une équipe de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire dont le mandataire est l'architecte-urbaniste catalan : Josep Lluís Mateo. Dans ce contexte, l'EPA, est l'aménageur du Grand Arénas et le maître d'ouvrage des espaces publics sur le périmètre du pôle d'échanges multimodal, il a donc notamment pour mission de :

- réaliser les études préalables nécessaires à la cohérence urbaine (étude de circulation, mobilité, déplacement, étude de faisabilité d'un parc des expositions, schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble, etc.)
- assurer une mission de coordination urbaine et technique de l'ensemble des acteurs et maîtres d'ouvrages sur les différents projets en cours d'études.

Ce pôle d'échanges multimodal s'inscrit dans le projet de la ligne ferroviaire nouvelle dont les études sont en cours.

L'aménagement du Grand Arénas et du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport ont fait l'objet d'une concertation publique préalable dont le bilan a été approuvé par le Conseil d'Administration de l'EPA le 20 juillet 2012.

## LE PROJET TRAMWAY

Nice Côte d'Azur et le Conseil Général conçoivent aujourd'hui et développeront demain l'ensemble des transports collectifs urbains et interurbains nécessaires à l'insertion du pôle multimodal dans le tissu urbain. Ce développement interviendra en coordination avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui a pour objectif le développement des transports régionaux.

Le projet du Grand Arénas se développe en lien avec la réalisation du tramway de l'agglomération de Nice, qui se traduira par la mise en service successive de trois projets de lignes de tramway se rejoignant au droit du futur pôle d'échanges :

- la ligne Ouest-Est pour relier le Port de Nice à Saint-Augustin et l'Aéroport Nice Côte d'Azur, avec une échéance prévue en 2017,
- la ligne de la Plaine du var pour accompagner l'Eco Vallée pour relier l'Aéroport à Lingostière, en connexion avec une connexion directe aux Chemins de Fer de Provence,
- la ligne Ouest pour desservir les communes situées à l'ouest du Var depuis le pôle d'échanges Nice Saint-Augustin Aéroport pour desservir Saint Laurent du Var et Cagnes sur Mer

La déclaration d'utilité publique de la ligne Ouest-Est du tramway a été approuvée par le Conseil Métropolitain le 26 juin 2012.

## LE PROJET DU PONT-RAIL

Au cœur de cet aménagement du pôle d'échanges multimodal se trouve l'ouvrage du pont-rail qui est un élément fort de l'aménagement urbain car il est indissociable de l'aménagement du pôle d'échanges.

La création du pont rail s'insère dans un projet plus vaste d'aménagement. A ce titre, une coordination est déjà en place entre RFF, maître d'ouvrage du pont-rail, NCA, maître d'ouvrage du tramway, l'EPA, maître d'ouvrage du projet grand Arénas, du pôle d'échanges multimodal et du reprofilage du boulevard Cassin. Cette coordination a pour objet de coordonner et d'optimiser les différents études et chantiers.

Une convention de financement des études Avant-projet/Projet ainsi que des travaux de réalisation pour la création d'un pont-rail a été signée le 8 septembre 2011 entre la Région PACA, le Conseil Général, NCA, l'EPA et RFF.

La création du pont-rail a été intégrée dans la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne Ouest-Est du Tramway.

## LE PROJET DE GARE NICE-AEROPORT DANS LE CADRE DE LA LIGNE NOUVELLE

Le pôle d'échanges s'inscrit dans la perspective de la ligne nouvelle ferroviaire qui a entre autres les objectifs suivants : desserte des grandes agglomérations de la Région PACA (notamment Nice) par des Trains Aptes à la Grande Vitesse et le nécessaire développement des services TER.

Le tracé sud dit « tracé des métropoles », proposé au terme du débat public, a été acté par le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer et par le Secrétaire d'Etat chargé des Transports fin juin 2009.

Les études préalables à l'enquête publique de la Ligne Nouvelle ont démarré mi 2009 avec un objectif de mise en service de la ligne prévue en 2023.

Ces études englobent celles concernant la réalisation de plusieurs gares nouvelles dont celle dite de Nice-Aéroport qui sera la 4<sup>ème</sup> plus grande gare de la Région par le trafic voyageurs et qui est prévue dans les emprises ferroviaires au sein du pôle d'échanges multimodal, dont elle en constitue le cœur.

Elles comprennent deux phases :

- Les études de définition qui permettent de cadrer le programme (schéma de service, périmètre, gares, phasage et financement...) et qui doivent être validées par le comité de pilotage et une décision ministérielle permettant de poursuivre les études.
- Sur certaines sections, les études peuvent être approfondies dès la phase 1 afin de disposer des éléments techniques qui permettront de cadrer le programme. Ces études aboutissent au pré-dimensionnement fiable du projet et les procédures préalables à l'enquête publique.

La présence de plusieurs maîtres d'ouvrage publics et privés, porteurs de projets de transports ou de projets de construction (promoteurs), dans le périmètre opérationnel défini à l'article 2 ci-après, nécessite qu'il y ait une coordination urbaine et opérationnelle au sein du projet d'aménagement du pôle d'échanges Nice Aéroport afin d'assurer une parfaite cohérence d'ensemble dans la définition du projet du pôle d'échanges multimodal.

Le futur pôle d'échanges Nice Aéroport étant au cœur du dispositif du projet urbain du Grand Arénas, les partenaires ont exprimé leur accord pour confier à l'EPA la coordination des études de leurs opérations respectives en interface avec la réalisation du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA.

**Il a été convenu ce qui suit :**

## **ARTICLE 1 – OBJET DU PROTOCOLE**

---

Un périmètre opérationnel a été défini pour le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport (cf. annexe 1). L'ensemble des maîtrises d'ouvrage et des projets s'inscriront dans le respect du plan d'aménagement du pôle d'échanges multimodal réalisé par Mateo Arquitectura.

Le présent protocole a pour objet de

- préciser les maîtrises d'ouvrages et les périmètres opérationnels des projets,
- mettre en place des instances de gouvernance permettant dans une démarche partenariale de définir les éléments de programmation d'un projet d'ensemble dans les limites de ce périmètre,
- préciser l'articulation entre le projet du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport et le projet de ligne nouvelle, en termes de maîtrise d'ouvrage, de fonctionnalité et de financement de l'opération.
- définir les conditions de réalisation des équipements de transports qui constituent la plateforme d'échanges du pôle multimodal.
- actualiser les données transports relatives aux échanges entre modes et les données sur les flux passagers au fur et à mesure de l'avancement des études conduites par les différents maîtres d'ouvrage.
- désigner l'EPA comme coordinateur des maîtres d'ouvrage et garant de la cohérence d'ensemble des projets dans le respect du projet conçu par Mateo Arquitectura . A ces fins, il désignera les prestataires pour les missions OPC et de coordination des SPS sur les ouvrages concomitants.

## **ARTICLE 2 – DEFINITION DU PERIMETRE OPERATIONNEL ET DES PERIMETRES D'INTERVENTION**

---

Le périmètre opérationnel du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport, objet du présent protocole, comprend les périmètres d'intervention suivants :

- Le GLO\* du tramway et les stations associées, desservant le site,
- La gare routière urbaine et interurbaine,
- Le bâtiment ferroviaire « voyageurs »,
- Les ouvrages ferroviaires ainsi que le plateau de voies,
- L'aménagement de surface des espaces publics du pôle d'échanges multimodal (voies de circulation hors GLO\*, dalles piétonnes),
- Les parkings-relais mutualisés, le parking à vélos de 400 places, les systèmes innovants d'information voyageurs

\*Gabarit Limite d'Obstacle

### ARTICLE 3 – LES MAITRISES D'OUVRAGE DES OPERATIONS INSCRITES DANS LE POLE D'ECHANGES

Les différents maîtres d'ouvrage intervenant dans les limites du périmètre opérationnel défini à l'article 2 sont :

#### **3.1. L'EPA**

L'EPA assure la maîtrise d'ouvrage des espaces publics situés à l'intérieur du périmètre opérationnel du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, la coordination générale des maîtres d'ouvrage et une mission de conception générale pour harmoniser les projets situés dans ce périmètre.

#### **3.2. MNCA**

MNCA assure la maîtrise d'ouvrage des opérations de réalisation des différentes lignes de tramway, notamment la ligne ouest-est, de la gare routière urbaine, interurbaine et internationale, du parking à vélos, des parking-relais mutualisés et de l'auto partage. MNCA intervient comme co-financeur de la Ligne Nouvelle ferroviaire PACA.

#### **3.3. RFF**

RFF assure la maîtrise d'ouvrage de la gare nouvelle Nice-Aéroport, des ouvrages ferroviaires, des voies du plateau ferroviaire, du bâtiment « voyageurs » et du parvis ;

#### **3.4. LES AUTRES MAITRES D'OUVRAGE**

- 3.4.1. La Région PACA. La stratégie de mobilité durable développée par la Région repose sur la réalisation d'un réseau ferroviaire intégré et performant, incluant la future ligne nouvelle à grande vitesse et son maillage avec réseau historique modernisé constitué par la ligne littorale et Cannes Grasse. Les Chemins de Fer de Provence desservent également le territoire de la Plaine du Var sans toutefois que soit prévu à ce stade un prolongement de cette infrastructure jusqu'au futur pôle d'échanges. Enfin, plusieurs lignes express régionales de cars ont pour vocation à irriguer le futur pôle d'échange de Nice Aéroport. Au-delà de la mise en œuvre des politiques régionales en matière de déplacement et de développement économique, la Région est concernée par les modalités d'exploitation du futur pôle d'échanges. et les impacts financiers en matière de conception et de maintenance. La Région PACA intervient à la fois comme co-financeur de la Ligne Nouvelle

ferroviaire PACA et, dans le cadre de la fonction d'intermodalité du pôle d'échanges multimodal, comme Autorité Organisatrice des transports régionaux routiers et ferroviaires,

3.4.2. Le Conseil Général définit les besoins relatifs à la partie interurbaine (et pour les relations avec Monaco) de la gare routière du pôle. Il délègue à MNCA la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de l'équipement. Le Conseil général intervient à la fois comme co-financeur de la Ligne Nouvelle et, dans le cadre de la fonction d'intermodalité du pôle d'échanges multimodal, comme Autorité Organisatrice des transports départementaux

3.4.3. Les AOT signataires et les maîtres d'ouvrages qui sont en relation conventionnelle avec des AOT. Il est entendu que chaque AOT ou maître d'ouvrage se chargera de la concertation avec leurs exploitants aux différentes phases de définition du projet.

### 3.5. LES AUTRES PARTENAIRES

- L'Etat, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie,
- SNCF et SNCF Gares&Connexion sont associées au protocole au titre de leurs compétences et expertises et de futur exploitant potentiel de la gare « voyageurs »,
- Les Aéroports de la Côte d'Azur seront associés sur le volet information aux voyageurs, la mutualisation des parkings et pour renforcer l'intermodalité entre le mode aérien et les modes de transports collectifs.

## ARTICLE 4 – OBLIGATIONS DES PARTIES

---

Chaque partie s'engage sur les échéances précisées dans le calendrier définit ci-dessous pour :

- mobiliser l'ingénierie nécessaire à la réalisation des actions conjointement décidées dans les instances de gouvernance définies à l'article 7 du présent protocole,
- mettre à disposition des autres parties tout document utile à la compréhension des enjeux de son projet,
- communiquer les cahiers des charges des études dont elle est maître d'ouvrage,
- mettre à disposition des autres partenaires le résultat des études, même inachevées. Les supports numériques et leur compatibilité seront privilégiés.

Les signataires du présent protocole s'engagent à ne pas diffuser les produits des études qui leur sont communiquées par les autres parties sans leur accord écrit préalable. Ce même engagement de confidentialité sera demandé à tous les prestataires ou partenaires intervenant au titre de ces études.

L'EPA en tant que coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrages dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque partie s'engage à tenir compte des différentes études conduites par les parties antérieurement au présent protocole, notamment :

- l'étude de programme pôle d'échanges multimodal définie en commun avec les partenaires, réalisée courant 2009 et terminée en décembre 2010 par l'EPA, avec l'appui des cabinets IOSIS et 2EI,
- l'étude d'aménagement du Grand Arénas et les études d'avant-projet pour les aménagements des infrastructures du pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport, en cours de réalisation par l'EPA avec le maître d'œuvre MATEO Arquitectura,
- l'étude de programmation du pôle d'échanges multimodal gare en cours de réalisation par RFF dans le cadre des Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique de la LGV PACA (phase 1),
- les différentes études ferroviaires réalisées par RFF sur le secteur, notamment les études capacité et exploitation,
- les études voirie et génie civil connexes situées hors périmètre du pôle d'échanges multimodal,
- les études d'avant-projet /projet du pont-rail Saint Augustin, en cours de réalisation par RFF,
- les autres études éventuellement réalisées par les Autorités Organisatrices de transport

Le phasage des études de programmation du projet d'ensemble devra tenir compte des échéances suivantes :

- mise en service de la plateforme du pont-rail : juin 2015
- livraison des espaces publics du pôle d'échanges multimodal (hors périmètre ferroviaire) : 2016
- mise en service de la ligne ouest-est du tramway : 2017
- mise en service d'une gare ferroviaire au pôle d'échanges : 2020
- mise en service de la LGV PACA : 2023

#### **ARTICLE 5 – CONTENU DES MISSIONS DE L'EPA EN TANT QUE COORDINATEUR**

La cohérence fonctionnelle et technique entre les études urbaines du Grand Arénas, celles du pôle d'échanges multimodal, de la réalisation du pont-rail et du tramway impose une coordination des maîtres d'ouvrage de ces opérations. Dans ce contexte le conseil d'administration de l'EPA a entériné le principe selon lequel l'EPA assure la maîtrise d'ouvrage d'ensemble de l'opération d'aménagement, la coordination des maîtrises d'ouvrage et la bonne prise en compte des besoins des différentes AOT et des futurs exploitants.

L'EPA veillera à la cohérence du projet global, à la bonne coordination entre ces projets et les aménagements prévus et assurera une mission de conception générale sur la gestion des interfaces des projets portés par chaque maître d'ouvrage pour livrer une structure homogène sur le périmètre du pôle d'échanges multimodal.

A ce titre, l'EPA assure les missions suivantes :

- la coordination entre les différents maîtres d'ouvrage en vue de la définition par les parties d'une programmation cohérente intégrant un planning général des projets issu des instances de gouvernance,
- l'animation des instances de gouvernance,
- l'organisation et l'animation de toute réunion utile avec les maîtres d'ouvrage des projets impactant le pôle d'échanges multimodal permettant de :
  - . garantir la prise en compte des interfaces des différents projets dans le but d'assurer une cohérence globale de ces derniers dans le périmètre du pôle d'échanges multimodal,
  - . alerter les parties sur des situations préoccupantes ou critiques afin de susciter de la part du maître d'ouvrage concerné les calages et ajustements techniques nécessaires.

## **ARTICLE 6 – DUREE DU PROTOCOLE**

---

Le présent protocole prend effet à compter de sa signature par toutes les parties.

Il prendra fin à l'issue de la réalisation complète du pôle d'échanges Multimodal, l'EPA en ayant assuré la consolidation.

Dans l'hypothèse d'une prorogation de la gouvernance définie dans le présent protocole, les dispositions relatives à ces phases ultérieures seront intégrées par voie d'avenant au présent protocole. La durée de la prorogation sera précisée dans le cadre de cet avenant.

## **ARTICLE 7 - INSTANCES DE GOUVERNANCE DU PROJET**

---

Les parties conviennent de mettre en place une instance de gouvernance du projet.

### **7.1. COMITE DE SUIVI**

Les parties conviennent d'assurer le suivi du déroulement des études du pôle d'échanges multimodal.

A ce titre, il est créé un Comité de Suivi du projet piloté par l'EPA et regroupant l'ensemble des signataires ou leurs représentants et les partenaires.

Ce Comité de Suivi se réunit à l'initiative de l'EPA autant que de besoin jusqu'au terme du protocole, selon un calendrier qui sera décidé ultérieurement.

L'EPA établit l'ordre du jour des réunions, assure l'animation et rédige le compte-rendu de ces dernières.

Il diffuse ces comptes-rendus ainsi que les documents–supports et les rapports d'études auprès des parties.

Le Comité de suivi sera composé d'un représentant de chaque partie ; chaque partie devant désigner son représentant, ainsi qu'un suppléant.



Ces membres pourront être représentés et accompagnés des collaborateurs de leur choix.

Le comité de suivi pourra associer à ses travaux des experts en fonction de l'ordre du jour des séances.

Il est chargé de :

- définir les éléments constitutifs du projet objet du périmètre opérationnel et les maîtrises d'ouvrage compétentes ;
- prendre en considération les programmes d'études proposés par les maîtres d'ouvrage intervenant sur le projet et en valider les résultats ;
- définir le plan de financement du projet suivant les différentes maîtrises d'ouvrage ;
- s'assurer du respect du calendrier prévisionnel de réalisation des études ;
- développer une communication coordonnée sur le projet d'ensemble,
- suivre l'état d'avancement des études et des travaux,
- s'assurer de la cohérence et de la pertinence des réflexions menées dans le cadre des projets,
- apporter la contribution des différentes parties aux réflexions, notamment dans le cadre de la coordination des projets,
- alerter les parties sur des problèmes ou des dérapages éventuels,
- identifier les études et réflexions complémentaires à mener et leur financement.

## **7.2. COMITE DE PILOTAGE**

Il est créé un comité de pilotage auquel participe l'ensemble des signataires du présent protocole ou leurs représentants. Le Comité de Pilotage est l'instance hiérarchiquement supérieure qui est chargée de :

- valider les études et réflexions à mener pour chacune des opérations portées par leur maître d'ouvrage respectif au sein de leur périmètre opérationnel
- définir le cadre des conventions à passer entre les partenaires,
- s'assurer de la cohérence d'ensemble des réflexions menées par ailleurs,
- analyser et synthétiser l'ensemble des avis et recommandations exprimés par les partenaires,
- s'assurer de la prise en compte des besoins exprimés par les partenaires du projet
- valider les phasages et les calendriers prévisionnels
- valider les orientations et choix stratégiques
- proposer un schéma de financement précisant les engagements des différents partenaires

Le Comité de pilotage sera composé d'un représentant de chaque partie ; chaque partie devant désigner son représentant et désigner un suppléant.

Ce comité se réunit en tant que de besoin et au minimum deux fois par an.

Le comité de pilotage est présidé par le Préfet des Alpes Maritimes.

#### **ARTICLE 8 – FLUX FINANCIERS**

---

Les flux financiers entre les différentes maîtrises d'ouvrages et les partenaires seront arrêtés par voie de conventions spécifiques visant le présent protocole.

#### **ARTICLE 9 – COMMUNICATION**

---

Les parties conviennent de la nécessité d'une communication unifiée sur le projet d'ensemble objet du périmètre opérationnel défini à l'article 2 du présent protocole.

Les dossiers de communication portant sur tout ou partie de ce projet d'ensemble porteront donc la mention des partenaires du projet et feront l'objet d'une validation préalable écrite des parties.

#### **ARTICLE 9 – RESILIATION DE LA CONVENTION**

---

La résiliation du présent protocole peut être prononcée, par l'une ou l'autre des parties, pour une des raisons suivantes :

- pour une cause d'intérêt général,
- en cas de manquement grave, par l'un ou l'autre des parties, à l'une des obligations consenties au titre du protocole.

La résiliation ne pourra intervenir que dans un délai de 60 (soixante) jours après la mise en demeure notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Fait à Nice, en six exemplaires originaux,

<p><i>A Nice, le .....</i></p> <p>Le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur</p> <p>Christian ESTROSI</p>	<p><i>A Nice, le.....</i></p> <p>Le Président du Conseil Général des Alpes Maritimes</p> <p>Eric CIOTTI</p>
<p><i>A Marseille, le.....</i></p> <p>Le Président du Conseil Régional Provence Alpes Cote d'Azur</p> <p>Michel VAUZELLE</p>	<p><i>A Nice, le .....</i></p> <p>Le Directeur Général de l'établissement public d'aménagement de la plaine du Var</p> <p>Xavier HEMEURY</p>
<p><i>A Marseille, le.....</i></p> <p>Le Directeur Régional Provence Alpes Côte d'Azur de Réseau Ferré de France</p> <p>Marc SVETCHINE</p>	<p><i>A Nice, le .....</i></p> <p>Le Préfet des Alpes Maritimes</p> <p>Christophe MIRMAND</p>

# ANNEXE 1 : PERIMETRE DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL NICE AEROPORT

