

**Concertation préalable sur les projets
de pôle d'échanges multimodal
Nice Saint Augustin/Aéroport,
et de Zone d'Aménagement Concerté
du Grand Arénas**

**Bilan de la concertation
sur les voiries et les espaces publics
du pôle d'échanges multimodal
Nice Saint-Augustin / Aéroport**

Juin 2012

Sommaire

SOMMAIRE	2
1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	3
2. LES APPORTS DE LA CONCERTATION-COMPTES RENDUS	5
2.1. PREMIERE REUNION PUBLIQUE, LE 15 MARS 2012	5
2.2. LA DEUXIEME REUNION PUBLIQUE, 12 AVRIL 2012	25
3. SYNTHESE DES AVIS. BILAN DE LA CONCERTATION	40
4. ANNEXES	43

1. Le dispositif de concertation

1.1. MODALITÉS

Les modalités de la concertation sont conformes aux délibérations des 18 juillet et 24 octobre 2011 de l'EPA de la Plaine du Var et du 7 octobre de la Ville de Nice.

Les deux projets concernés par la concertation

Grand Arénas se structure autour de la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal de transport, premier maillon d'un grand quartier de ville, édifié dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté. Ces deux opérations situées dans des territoires emboîtés sont totalement complémentaires et donnent lieu à concertation.

- **Les voiries et les espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin / Aéroport structurent un projet de création de gares et d'infrastructures liées : gare TGV, gare routière, station de tramway, voiries de desserte, parkings, places publiques, rues... Chaque grande infrastructure fera l'objet d'une concertation spécifique organisée par son maître d'ouvrage.**
- **La Zone d'Aménagement Concerté - ZAC du Grand Arénas : bureaux, logements, hôtels, commerces et services, parc des expositions, espaces publics...**

Initiée par l'EPA plaine du Var, la concertation est régie par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme. La concertation unique a été organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 15/03 au 15/04/2012 pour le projet du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin / Aéroport et du 15/03 au 30/04/2012 pour le projet de Zone d'Aménagement Concerté du Grand Arénas.

1.2. MOYENS DE CONCERTATION ET D'INFORMATION

Le public a disposé de plusieurs moyens pour prendre connaissance des projets, pour interroger les options présentées, les attendus de leur réalisation et pour énoncer des propositions.

- **Une exposition a présenté les deux projets en deux lieux :**
 - **La Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice, place Pierre-Gautier, du lundi au jeudi, de 8h30 à 17h et le vendredi, de 8h30 à 15h45**
 - **Salle d'exposition, immeuble Le Phare, Nice-Arénas, du lundi au vendredi de 9h30 à 18h30**
- **Deux réunions publiques se sont tenues les 15 mars et 12 avril 2012 à la faculté des Sciences du sport située 261 route de Grenoble à Nice.**
- **Des registres distincts pour chacun des deux projets ont été ouverts aux fins de recueillir les observations du public. Ils ont été consultables aux heures normales d'ouverture, en mairie de Nice, au siège de la métropole Nice Côte d'Azur, au siège de l'EPA Plaine du Var et 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 les sites internet de la ville de Nice et de la Métropole Nice Côte d'Azur sous forme d'un bandeau d'invitation ;**
- **par affiches sur le site de l'Arénas, notamment.**

1.3. LES ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Les deux réunions publiques ont rassemblé environ 200 personnes : 130 personnes le 15 mars, entre 70 et 80 le 12 avril.

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 pôle multimodal, **41 remarques** ont été consignées.

Les deux lieux d'exposition ont reçu, entre le 15 mars et le 15 avril 2012, **649 visiteurs**.

Deux articles de presse et un reportage sur France 3 ont relayé les débats de la concertation.

2. Les apports de la concertation-comptes rendus

2.1. Première réunion publique, le 15 mars 2012

Intervenants :

- **Christian Tordo, Président de l'EPA de la Plaine du Var, Adjoint au maire de Nice**
 - **Thierry Martin, Directeur Général par intérim de l'EPA**
 - **Olivier Sassi, Directeur du développement et des projets de l'EPA**
 - **Josep Lluís Mateo, Architecte - Urbaniste en charge de la maîtrise d'œuvre urbaine du projet Grand Arénas**
 - **Christian Estrosi, Député - Maire de Nice, Président de la métropole Nice Côte d'Azur**
-

I - Intervention de Christian Tordo, Président de l'EPA de la Plaine du Var, Adjoint au maire de Nice

C'est avec grand plaisir que j'ouvre cette phase de concertation sur le Grand Arénas. Cette réunion publique sur le Grand Arénas et sur le pôle d'échanges multimodal témoigne du travail accompli par l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) qui a été créé à l'initiative de Christian Estrosi.

L'EPA est désormais en phase opérationnelle. Ce projet en est l'illustration.

Il fait partie des quatre opérations prioritaires qui se dérouleront sur la période 2011/2026.

Je vous rappelle les trois autres :

- Le projet de technopole urbaine à Nice Méridia ayant pour objectif de favoriser le développement économique de la métropole Nice Côte d'Azur, en développant l'emploi par la formation, la recherche, les technologies, notamment dans le domaine du développement durable et dans celui de la santé.
- Le projet de plateforme agro-alimentaire et horticole de la Baronnie à La Gaude ayant pour objectif d'impulser un nouveau modèle agricole pour ce secteur d'importance pour la Plaine du Var.
- L'extension du centre ville de Saint Martin-du-Var, au Nord de la Plaine, grâce à la réalisation d'un éco quartier exemplaire.

D'autres grands projets, à commencer par celui de Nice Stadium, sont engagés ou seront engagés par les collectivités territoriales. L'EPA n'est pas le seul acteur à agir dans la Plaine du Var.

Ces quatre opérations représenteront 1,3 millions de m² dans les quinze prochaines années. Elles concerneront le logement, les activités économiques, les équipements publics et les activités de formation et de recherche.

Elles obéissent à des principes écologiques, des principes d'aménagement et des principes de développement définis dans le cadre du projet de territoire, publiquement débattu à l'automne 2011.

La stratégie est désormais fixée et le projet de territoire a été adopté par le conseil d'administration de l'EPA en décembre 2011.

Ces quatre opérations sont soutenues financièrement par un protocole de partenariat qui a été signé le 12 mars 2012 par les partenaires de l'Éco-Vallée : l'État, la métropole Nice Côte d'Azur, le Conseil général des Alpes Maritimes et la Région. Deux autres communautés de

communes composent notre conseil d'administration, la communauté de communes des Coteaux d'Azur et la communauté de communes des Vallées de l'Estéron qui ne sont pas parties prenantes au protocole financier.

Au titre de ce protocole, ce sont près de 380 millions d'euros qui seront consacrés dans les 15 prochaines années à l'aménagement et au développement économique de ce territoire stratégique, créant plus de 25 000 emplois et entraînant un investissement privé estimé à 2 milliards d'euros.

Cette extraordinaire mutation, nous la devons à l'initiative de Christian Estrosi lorsqu'il était ministre de l'aménagement du territoire. Il a su convaincre l'État de créer ici une Opération d'Intérêt National (OIN), statut rare en France qui souligne l'intérêt que porte l'État pour le développement d'un territoire.

Comme annoncé lors des ateliers d'acteurs, la concertation est un processus continu au sein de l'Éco-Vallée.

Après cette rencontre, une autre suivra le 12 avril 2012. Dans quelques mois, débutera une autre concertation publique, celle sur Nice Méridia. D'autres suivront, autour de chaque grand équipement ou projet majeur de l'Éco-Vallée.

Je suis heureux de vous présenter, Josep Lluís Mateo, un des grands architectes-urbanistes européens. Monsieur Matéo, catalan, a gagné le concours lancé par l'EPA pour la maîtrise d'œuvre urbaine du Grand Arénas, lequel inclut dans son périmètre le projet du pôle d'échanges multimodal dont nous allons parler ce soir.

C'est donc lui, avec toute une équipe pluridisciplinaire, qui a été chargé par l'EPA et ses partenaires de la composition urbaine de ce site exceptionnel et plus généralement de sa mise en œuvre opérationnelle.

Avant de lui laisser la parole, je demanderai à Thierry Martin, directeur de l'EPA et à Olivier Sassi, directeur du développement de vous présenter quelques plans qui recadrent les enjeux géographiques et le programme du Grand Arénas et du pôle d'échanges multimodal au sein de l'Éco-Vallée.

Puis nous vous écouterons, vous. Vos avis, vos idées nous intéressent car c'est tous ensemble que nous devons forger ce nouveau visage de notre territoire métropolitain.

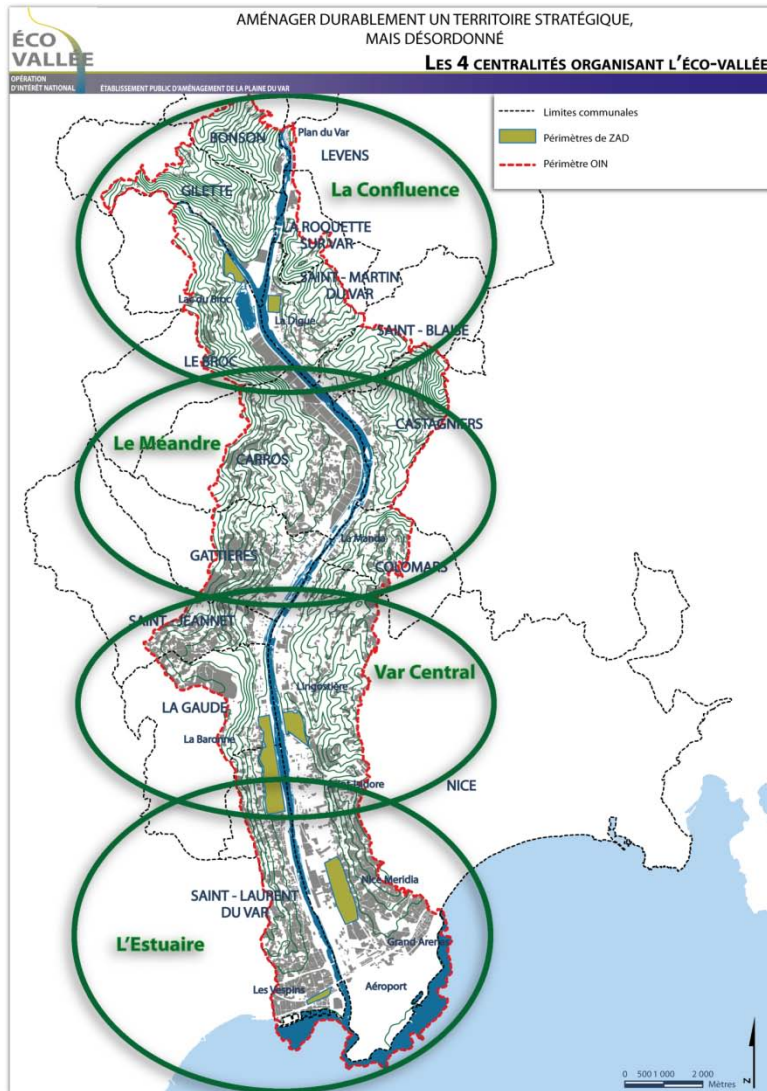
A 18h30, Mr Christian Estrosi vous donnera son propre éclairage sur ces projets majeurs pour notre avenir.

Avant de passer la parole à Monsieur Martin, je souhaite souligner que la création de la métropole nous oblige à penser trois types de solidarités :

- Une solidarité pour notre pays : recréer les conditions de la croissance pour notre pays, pour offrir les emplois nécessaires, la création de richesse dont nous avons besoin pour financer nos acquis sociaux. Notre territoire a stagné en termes de croissance et de création d'emplois. L'Opération d'Intérêt National doit servir à recréer une nouvelle dynamique.
- Une solidarité pour notre territoire : l'EPA a vocation à irriguer par la création de richesse, un territoire plus large que son territoire d'intervention, le haut et le moyen pays.
- Une solidarité inter générationnelle : il faut créer des emplois pour que les générations à venir puissent travailler sur place.

II – Intervention de Thierry Martin, directeur par intérim de l'EPA

L'OIN couvre une surface de 10 000 hectares. Ce territoire accueille 116 000 habitants, 60 000 emplois, 15 communes, 3 intercommunalités : la métropole Nice Côte d'Azur, la communauté de communes des Coteaux d'Azur et la communauté de communes des Vallées de l'Estéron.



Ce périmètre présente quatre zones de cohérence, traduites sur ce dessin sous formes de cercles. Du Nord au Sud :

- la Confluence, la rencontre entre le Var et l'Estéron qui joue un rôle d'intermédiaire entre le littoral et l'intérieur des terres ;
- le secteur du Méandre, notamment irrigué par la puissante zone industrielle de Carros ;
- le secteur de Var Central irrigué par la commune de La Gaude et par l'important quartier de Lingostière, en rive gauche du Var, à Nice ;
- le secteur de l'Estuaire avec notamment les projets du Grand Arénas et de Nice Méridia.

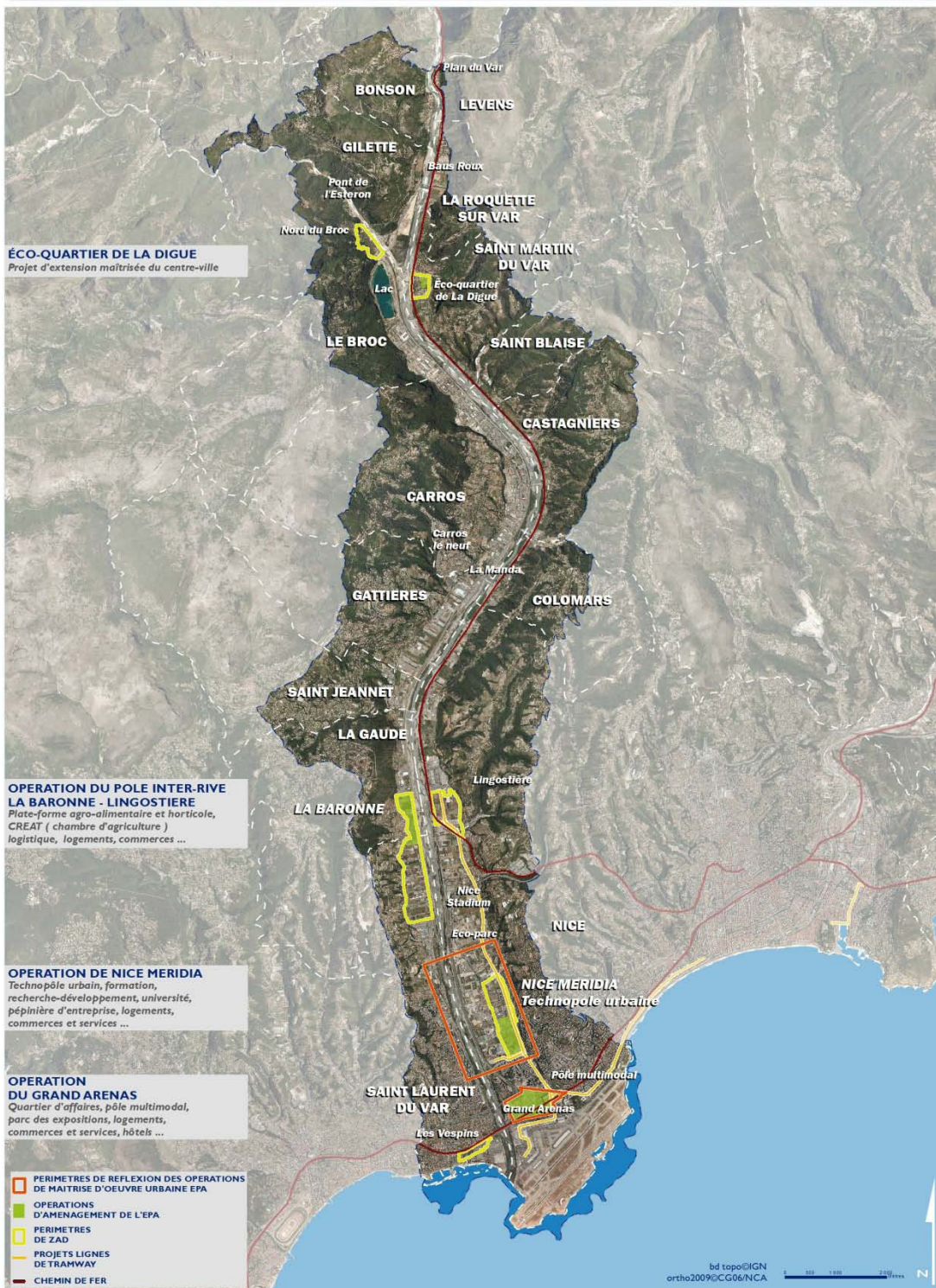


PREMIERES OPERATIONS PRIORITAIRES

OPERATION D'INTERET NATIONAL

ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA PLAINE DU VAR

13/03/12



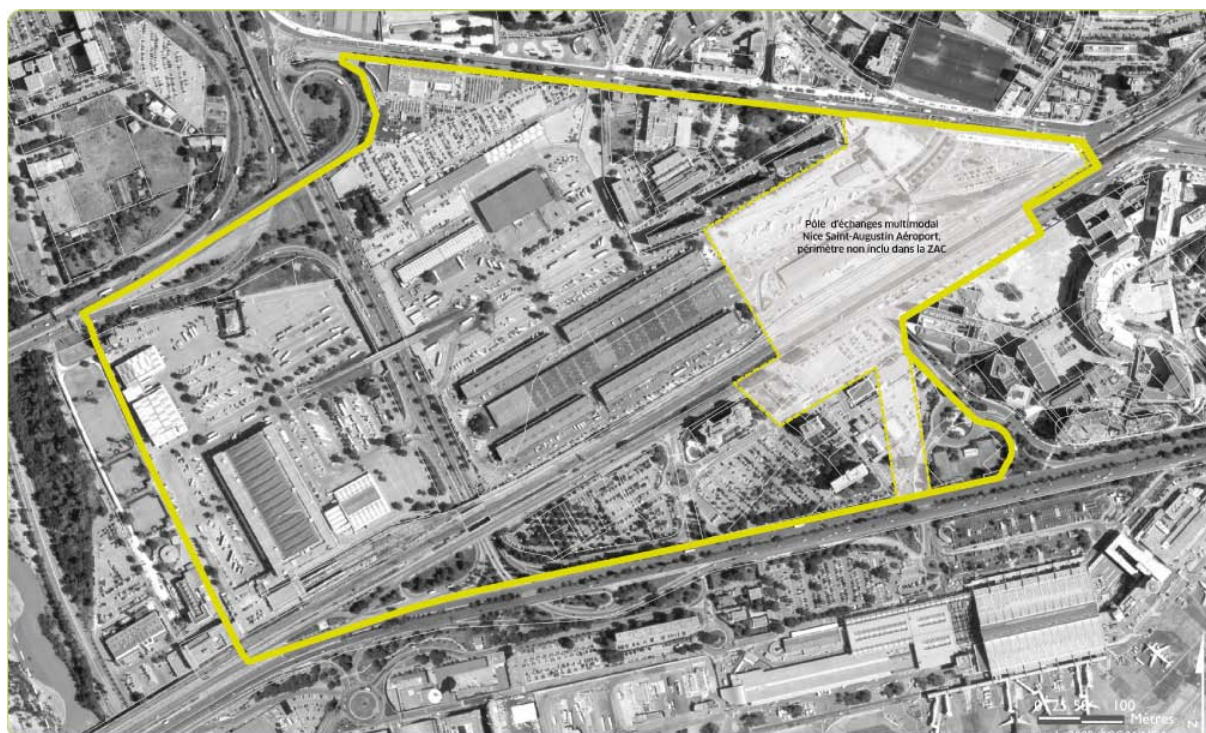
CONFLUENCE

MÉANDRE

VAR CENTRAL

ESTUAIRE

La concertation qui s'ouvre ce soir porte sur le projet de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Grand Arénas sur un périmètre de 43 hectares, en lien avec le pôle d'échanges multimodal de 8 hectares.

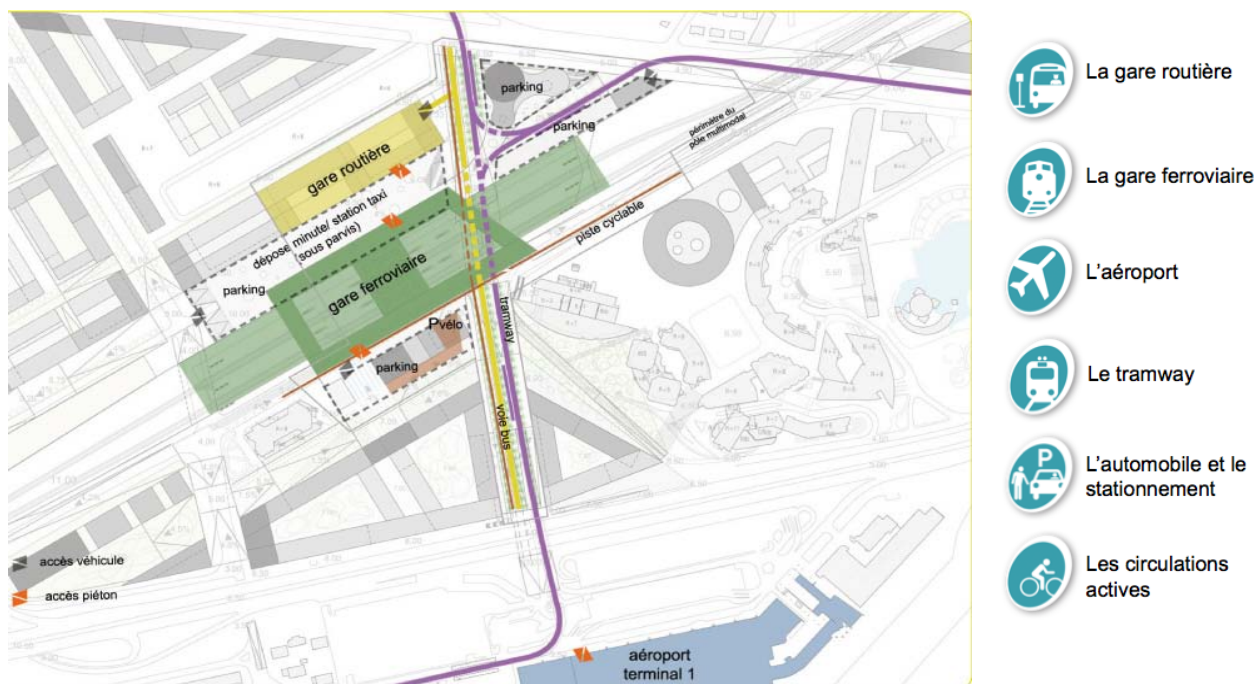


III – Intervention de Olivier Sassi, Directeur du développement de l'EPA

Le périmètre de la ZAC est délimité par la route de Grenoble au Nord, le quartier de l'Arénas à l'Est, la promenade des Anglais et l'aéroport au Sud et les rives du Var à l'Ouest. Le territoire du Grand Arénas est traversé par d'Est en Ouest par le boulevard René Cassin et la voie ferrée. Le pôle d'échanges multimodal, 1^{er} maillon du projet global d'aménagement est au cœur du Grand Arénas mais ne fait pas partie du périmètre opérationnel de la ZAC, en revanche il est conçu en cohérence avec celui-ci.

La concertation de ce soir porte sur la ZAC Grand Arénas, réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA et sur les voiries et espaces publics du pôle d'échanges multimodal.

Programme prévisionnel du pôle d'échanges multimodal (schéma de principe de localisation des équipements)



Le programme du pôle multimodal se développe sur 110 000 m² (surface de construction). Il mêle des équipements de transports (15000 m²) et des activités tertiaires (bureaux, commerces, services, hôtellerie) (95000 m²).

Programme prévisionnel de construction : ZAC Grand Arénas (hors pôle d'échanges multimodal)

	Surface m ²	%	
Logements	100 000	18 %	20 % locatif social, 30 % en accession aidée et 50 % en accession libre
Bureaux	320 000	56 %	
Commerces, hôtellerie et services	65 000	11 %	
Équipements	85 000	15 %	dont 75 000 Parc des Expositions
	570 000	100 %	

La ZAC du Grand Arénas constituera une partie essentielle du développement du quartier, avec celle du pôle d'échanges multimodal. Le programme définit traduit les objectifs de mixité. Seront construits des logements (100000 m²), soit environ 1350 logements, des bureaux (320 000 m²), des

commerces, de l'hôtellerie et des services (75 000 m²) et des équipements avec notamment le parc des expositions (85 000 m²).

Monsieur Matéo et son équipe ont été sélectionnés au terme d'un processus très exigeant, en compétition avec de nombreuses équipes internationales.

Il a aujourd'hui pour mission :

- de concevoir le projet urbain,
- d'assurer la maîtrise d'œuvre des travaux d'espaces publics,
- d'accompagner les projets de construction,

- d'assister l'EPA dans la réalisation des dossiers réglementaires.

C'est une coopération de long terme qui s'installe entre l'EPA et Monsieur Matéo, prévue sur 9 ans. Il est à la tête d'une équipe pluridisciplinaire regroupant des compétences en urbanisme, en architecture, en paysage, en environnement/développement durable, en matière de voiries et réseaux, en matière hydraulique. La pluridisciplinarité est un élément essentiel pour le projet du Grand Arénas, dans un site complexe, soumis au risque inondation. Les urbanistes travaillent ainsi avec des spécialistes du risque inondation pour la réalisation d'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble, prévu dans le Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI).

IV – Intervention de Josep Lluís Mateo



Trois principes, trois enjeux sont à la base du projet, et prennent en considération l'essence du site, son histoire et le territoire :

- La nature : la montagne, le fleuve avec les contraintes et les opportunités qu'il engendre, la mer. Ces éléments géographiques impactent la culture et les modes de vie des habitants ;
- La durabilité du projet : élément technique mais déterminant pour l'avenir de l'Éco-Vallée ;
- La ville : le projet doit créer un nouveau morceau de ville qu'il faut imaginer autour des enjeux de convivialité, d'urbanité, la maîtrise de la construction et des volumes. Le site est au cœur d'une nouvelle métropole, qui concentre un ensemble important de transports en commun.



Une double logique de mouvement : les axes Est/Ouest et Nord/Sud

Les infrastructures de la ville de Nice se structurent autour d'un tracé Est/Ouest (la voie ferrée, la promenade des Anglais) et divisent la ville en deux parties.

Le périmètre du site est également structuré par la vallée le fleuve, le tracé nord/sud autour de l'autoroute, la route de Grenoble et le tramway. Ces tracés constituent autant de barrières physiques.

Le site du Grand Arénas a vocation à devenir un véritable quartier de Nice, « un morceau de ville dans la ville ».

Le Var constitue autant un atout qu'une contrainte pour le site, avec les risques d'inondations qu'il induit.

Dans le cadre du projet, notre premier souci était de relier le sud et le nord en franchissant la voie ferrée et la promenade des Anglais. Ce franchissement ne pouvait se faire qu'en passant en dessous de ces axes.

Les espaces naturels

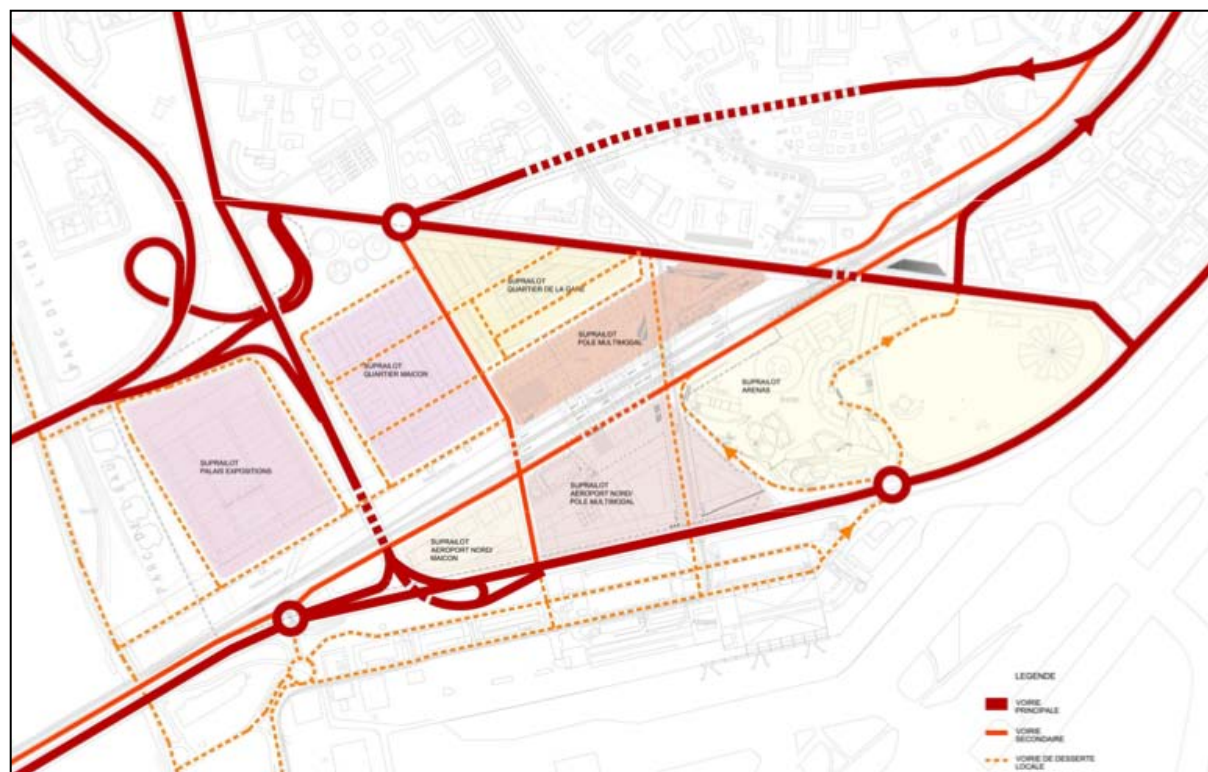
Nous avons cherché à construire une ville durable et verte, en articulant le quartier avec la coulée verte qui court le long de la Vallée du Var, pour faire le lien avec le reste de la métropole.



Une nouvelle conception de la circulation

Le schéma de circulation constitue un des grands enjeux du projet. Le site sera un des mieux desservi d'Europe. Avec le schéma de déplacement, l'objectif est d'apaiser la circulation automobile, de privilégier les transports en commun et d'encourager les modes de transport doux (piétons et vélos).

Il faudra construire des percées pour structurer la traversée dans le quartier et améliorer la connexion d'ensemble du site.



Le programme du Grand Arénas

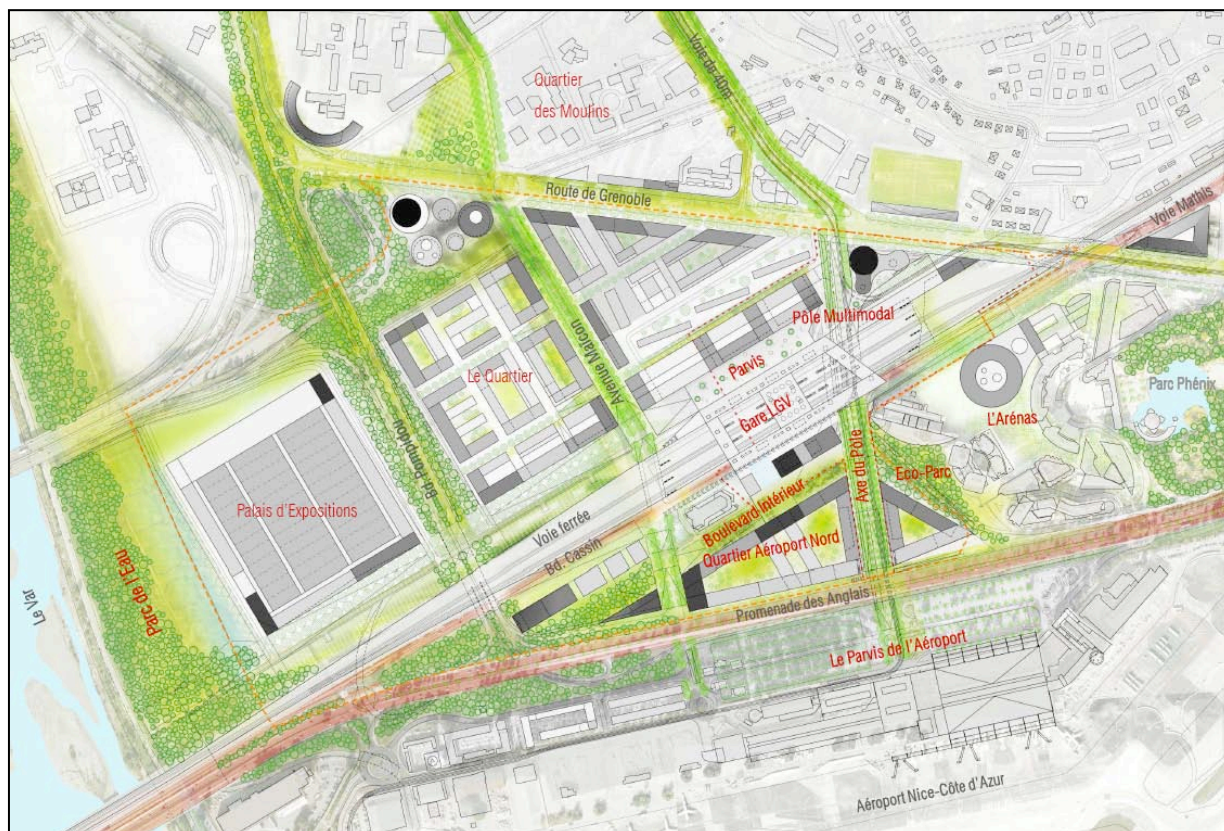
Nous avons réfléchi à la connexion du nouveau quartier avec les quartiers voisins, pour favoriser la cohérence d'ensemble du territoire. La disposition des infrastructures (le pôle d'échanges multimodal et le parc des expositions) favorisera le développement dynamique du site et contribuera à créer un cadre de vie fonctionnel et agréable pour les habitants, pour les salariés et pour les visiteurs.

Sur le long terme, la route de Grenoble deviendra un boulevard, une voie plus apaisée avec une circulation de centre ville.

Un des axes de déplacement du pôle reliera de façon piétonne la gare et l'aéroport. Le programme mixte prévu favorisera l'animation quotidienne le jour et le soir (logements, activités tertiaires,...) entre la route de Grenoble et le parvis de la gare.



Les espaces naturels forment des liens naturels entre les différents quartiers et participent d'une démarche de développement durable.



Le pôle d'échanges multimodal

La proximité du terminal de l'aéroport et l'objectif d'intermodalité justifient le positionnement du pôle d'échanges.



Le pôle d'échanges multimodal comprend notamment les équipements de la gare routière et de la gare ferroviaire.

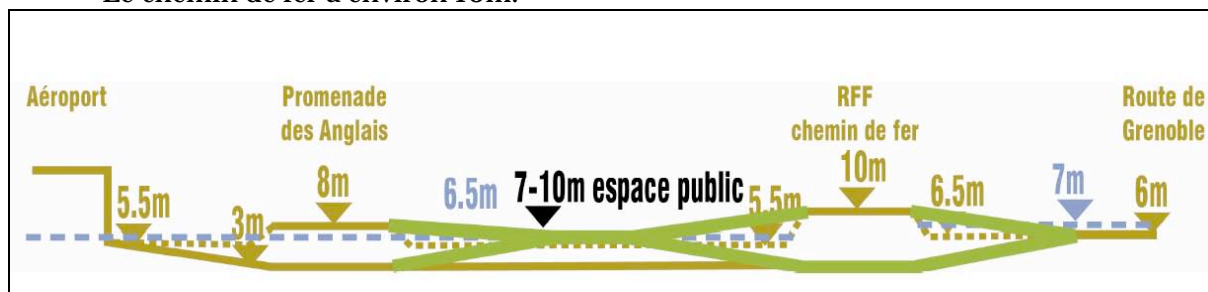
Il accueillera les bus métropolitains et internationaux. Le parvis relie les deux côtés de la gare et facilite le cheminement vers le palais des expositions.

La ligne du tramway, la voie de bus et les pistes cyclables permettront de faciliter les liaisons entre l'aéroport et le pôle multimodal.

La topographie

Pour prendre en considération le risque d'inondation, il s'agira de créer une nouvelle topographie du site permettant un ajustement précis. Le projet d'aménagement a joué sur les différentes hauteurs :

- La cote d'inondabilité est à 6,5m au dessus du sol,
- La promenade des Anglais se trouve à 8m au dessus du sol,
- Le chemin de fer à environ 10m.



Perspectives du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal



L'Axe du pôle et le carrefour du tramway

Sur le passage du tramway, des espaces publics confortables et agréables seront créés. La gare ferroviaire se situera au-dessus des voies du tramway et à proximité de la gare routière, limitant ainsi les déplacements et facilitant les changements de mode de transport.

Pour avoir la sensation d'un espace public élargi, le parvis de la gare se déploie de part et d'autre des quais. Il est virtuellement continu.

Le stationnement des véhicules s'organise notamment par la construction de parkings en sous-sol.

Des espaces verts et paysagers seront créés, qui favoriseront les lieux de convivialité.

Nous avons travaillé finement pour retrouver les capacités de plantation du site. La moitié du site sera en pleine terre.



L'Éco parc urbain entre l'Arénas et l'axe du pôle

Cette image traduit notre désir de mixité au sein de ce quartier : logements, bureaux,... Des commerces en rez-de-chaussée se développeront et les bâtiments accueilleront des bureaux.

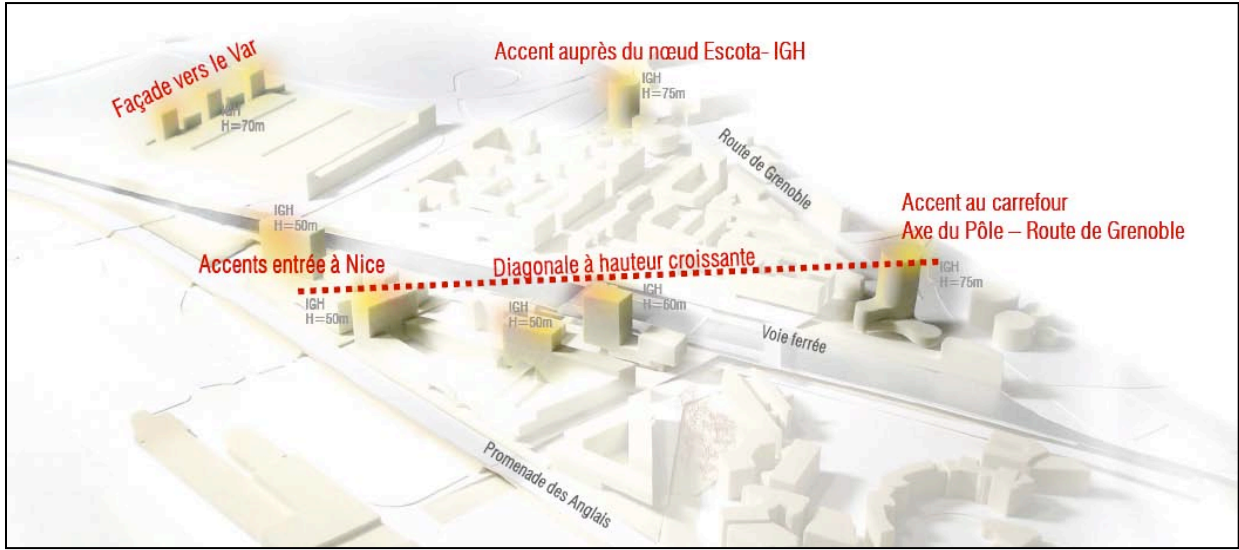


Le parvis des gares (gares ferroviaire et routière)

Le différentiel de hauteurs du site

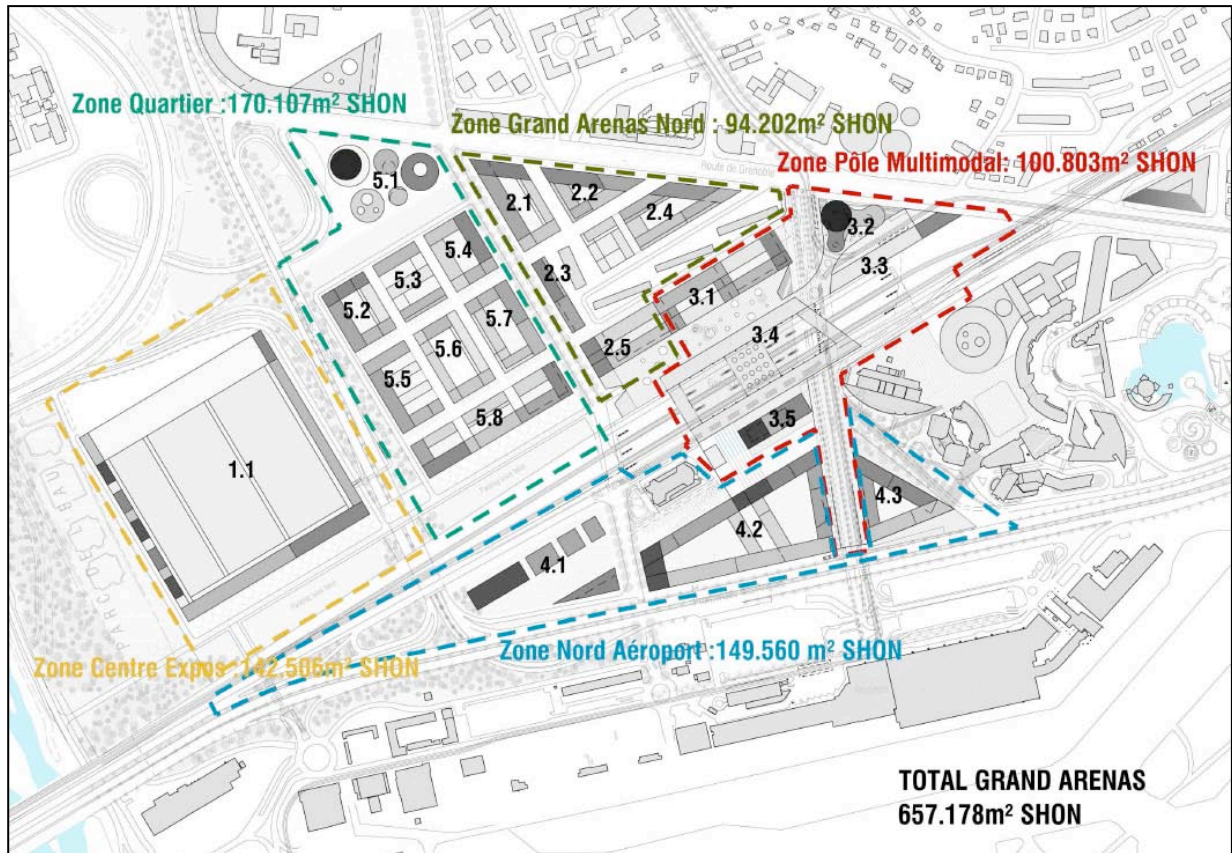
Ce quartier, du point de vue de l'urbanisme et de la conception globale, doit constituer un véritable centre ville. Nous souhaitons donc construire des bâtiments de hauteurs différentes

pour renforcer la lisibilité du quartier, lui donner une place particulière au cœur de la métropole et marquer l'identité de ce quartier d'affaire.



La constructibilité du site

Cette image résume la constructibilité en date d'aujourd'hui : le pôle multimodal de 100 000 m², le secteur du Parc expo de 140.000 m², la zone nord de l'aéroport de 150 000 m², les quartiers « plus » mixtes de 265 000 m².



V –Débat avec les participants

La mixité et la densité dans le projet urbain

Je trouve très intéressant la volonté de créer de la mixité dans ce projet urbain. Mais un zonage précis cloisonne les différents espaces. Par exemple, la zone d'habitation et de logement est séparée de celle des bureaux.

En termes de densité, il me semble que le quartier ne sera pas très dense. Pourtant, la densité permet de préserver les espaces verts...

Vous avez parlé de ville compacte. N'est-il pas périlleux de compacter au maximum cet espace. Ne faut-il pas préserver certains espaces ?

Comparativement au nombre de m² construits, seuls 100 000 m² sont dédiés au logement contre 320 000 m² de bureaux. Il y a certes une mixité mais ne faut-il pas rééquilibrer ? De plus, certains parcs de bureau dans le département sont actuellement inoccupés.

Réponse de Josep Lluís Mateo : On conserve la présence du naturel dans les zones de logement. Il y a un mélange entre les différentes fonctions au sein de chaque zone, même si en proportion, les logements représentent une surface moins importante. Nous voulons construire une ville compacte et dense, qui respecte l'histoire méditerranéenne du territoire. Le défi, c'est également de mélanger différentes échelles, naviguer entre l'échelle méditerranéenne et l'échelle de l'entrée de ville.

Les transports et les déplacements

J'ai une inquiétude sur le transport et la circulation avec l'implantation du palais des expositions, la gare multimodale et l'aéroport. Ce nouveau quartier d'affaire va entraîner un surplus de circulation. Dans votre étude, avez-vous pensé à cet afflux de population ?

Ce projet important concerne principalement la circulation des personnes. Qu'en est-il de la circulation des biens ? Quelle articulation prévoyez-vous entre la circulation des personnes et celle des marchandises ?

L'espace de l'Arénas est une porte d'entrée de la ville de Nice. C'est aussi le cordon ombilical qui relie les deux moitiés du département des Alpes Maritimes. C'est le corridor de l'arc méditerranéen ferroviaire. Cette gare doit devenir la principale gare de cet arc... Mais les décisions concernant les nouvelles lignes ferroviaires ne sont pas prises. La nécessité d'assurer la logistique de la métropole et du département se renforce. À la place du Marché d'Intérêt National (MIN) raccordé à la voie ferrée, vous implantez un parc des expositions.

Vous savez combien à Barcelone, on s'attache aux infrastructures de très grande ampleur, alors qu'ici les infrastructures de transport se voient traitées à la portion congrue...Notamment la correspondance entre les voyageurs ferroviaires et les usagers de la route n'est pas très évidente sur votre plan.

Vous avez évoqué la mutation de la route de Grenoble en boulevard urbain. Un point me semble très inquiétant et de nature à mettre en péril l'ensemble du système, c'est la sortie du tunnel. Ce tunnel, voie rapide, débouche sur un carrefour giratoire. Vous avez parlé d'éco quartier. Vous avez expliqué votre souci de la qualité. Il est encore temps de penser à une solution alternative à ce carrefour giratoire pour évacuer la circulation automobile.

J'ai compris que la liaison entre le pôle multimodal et l'aéroport se faisait par un tramway. À la place du tramway, ne pourrait-on pas envisager un système automatique, comme en région parisienne, qui rayonnerait dans le secteur de l'Arénas et desservirait l'aéroport ?

Réponse de Christian Estrosi : Il y a un an et demi, une phase de concertation a été lancée sur le tramway. L'enquête publique du tramway (qui va de l'aéroport jusqu'à l'Est de Nice) s'est tenue ces trois derniers mois et s'est achevée le 20 février 2012. Le commissaire enquêteur doit rendre, très prochainement, son rapport sur l'enquête publique conduite qui prendra en compte les remarques et les contributions apportées par chacun. Lorsque ce dernier nous aura rendu son rapport sur les transports, qui ne concerne pas l'architecture du quartier ni son urbanisme, nous rendrons publiques les conclusions que le commissaire enquêteur aura retenues.

Aujourd'hui, il s'agit de la concertation sur le projet Grand Arénas.

Par ailleurs, deux éléments de réponse technique ont structuré ce projet :

- L'implantation, sur ce site, d'une gare multimodale et d'un parc des expositions, permet d'éviter le recours à la voiture pour se déplacer jusqu'à ce nouveau quartier d'affaire. Il s'agit d'une situation unique en Europe. Il n'y a pas un seul endroit en Europe où un parc des expositions est accessible par le tramway, par les transports en commun, par l'avion.
- Je souhaite insister sur les contraintes importantes qui pèsent sur la composition urbaine. De nombreux choix sont liés à ces contraintes naturelles : l'eau (un Schéma de Cohérence Hydraulique a été réalisé pour y faire face), l'aéroport (la hauteur des bâtiments a du être pensée différemment), les différentes cotes (il y avait des différences parfois de 10 mètres en hauteur entre certains lieux). Il a fallu jouer avec ces différentes contraintes pour en faire des opportunités.

Réponse de Josep Lluís Mateo : Les négociations sur les lignes ferroviaires sont encore en cours...Mais la proposition faite est celle d'élargir les voies et d'ajouter deux voies supplémentaires à celles qui existent déjà. Au delà d'une gare, c'est un morceau de ville vivant que nous souhaitons construire, avec une attention particulière que nous portons aux espaces publics.

La gare d'autobus sera située juste en face de la gare ferroviaire. Les deux gares seront donc connectées pour faciliter l'inter modalité des déplacements.

Le MIN n'existera plus.

Une grande partie de l'espace public sera piétonnier. Par exemple, les grands boulevards qui relieront la gare à l'ensemble des bureaux seront une promenade piétonnière. Au centre du Grand Arénas, on tâchera de préserver la tranquillité des espaces publics.

Plusieurs ingénieurs ont réfléchi à la question de la circulation. Le choix du positionnement du parc des expositions est relié à ces problématiques d'accessibilité. Cet équipement doit être compatible avec les grands noyaux de circulation.

Les parkings

En ce qui concerne le parc des expositions, cela draine par définition de nombreux véhicules. Le trafic automobile ne pourra pas être entièrement absorbé par les transports en commun. Je ne vois pas où sont prévus les parcs à véhicules pour cet équipement.

Je m'intéresse à l'esthétique du projet... Sur la maquette, il y a des parkings... S'agit-il de parkings enterrés ou de parkings en surface ?

Réponse de Josep Lluís Mateo : En dessous du parvis de la gare, il y aura un monde souterrain, avec des voies, des parkings (enterrés)...

Dans le parc des expositions, il y a un espace de parkings et de services au rez-de-chaussée.

Autres remarques

Je suis très surpris du transfert du MIN à La Gaude. J'ai visité de nombreux MIN en Europe. Je crois que le transférer est une erreur et qu'il vaudrait mieux construire ce nouveau morceau de ville à côté du MIN. C'est une erreur de ne pas avoir invité les associations agréées à participer à l'élaboration du projet. Au début, nous étions invités pour la concertation autour du tramway...

Quelle sera la capacité hôtelière prévue à proximité du palais des expositions ? Est-ce que la philosophie du projet est de construire un pôle très concurrentiel, où les gens auront tout sur place, ou est-ce aussi de faire en sorte que les visiteurs se déplacent sur un territoire plus large ? A terme, qu'est-ce que devient le palais des expositions et le palais Acropolis ?

Réponse de Christian Estrosi : Il y aura besoin d'une capacité hôtelière à proximité mais il s'agit également d'irriguer l'ensemble du territoire.

Je représente la Chambre de commerce et d'industrie (CCI). Je souhaite vous féliciter et féliciter tous les acteurs qui ont contribué jusqu'à présent pour arriver à ce stade de la concertation. La CCI vous félicite d'avoir réussi à construire un développement urbain qui soit durable. Il y a trente ans, on n'aurait pas traité cette entrée de ville de cette façon, on l'aurait certainement beaucoup plus bétonnée. Il était essentiel pour nous que cette entrée de métropole devienne véritablement la porte d'entrée de l'avenir de nos générations, de nos entreprises, de notre développement. Il fallait un parc des expositions d'une taille qui permette au territoire d'être compétitif. L'intégration de la gare multimodale et de l'accessibilité du site nous semble essentielle.

L'essentiel c'est de faire un quartier où l'on puisse vivre et où le fonctionnement facilite le développement de la Côte d'Azur.

VI – Intervention de Christian Estrosi, Député - Maire de Nice, Président de Nice Côte d'Azur

À l'issue des présentations qui viennent d'être faites par Christian Tordo, le Président de l'Établissement Public d'Aménagement de l'Éco-Vallée et par l'architecte-urbaniste Josep Lluís Mateo qui en a la charge, je souhaitais vous donner mon propre éclairage sur ce dossier majeur pour notre avenir : le Grand Arénas.

Ce quartier du Grand Arénas, vous le connaissez toutes et tous, mais aujourd'hui nous ne le percevons pas dans sa totalité puisqu'il est coupé par la voie ferrée, puisqu'il comprend d'un côté le parc Phoenix et le centre d'affaires actuel dont je salue d'ailleurs le dynamisme avec près de 5000 emplois, d'un autre côté les vastes terrains du MIN et entre les deux, des habitations un peu isolées, le stade Méarelli, quelques hôtels et des parkings. En vérité, le Grand Arénas est aujourd'hui une succession de secteurs sans lien les uns avec les autres, sans cohérence, sans réel dynamisme.

Vous aurez compris que le projet que vous a présenté Josep Lluís Mateo a pour ambition de donner un sens à cette succession de secteurs. Additionnés les uns aux autres, ils représentent un territoire de 51 hectares et un potentiel de constructibilité de près de

700 000 m² dont la réalisation se fera évidemment au cours du temps, sur une durée d'environ quinze ans.

Chacun peut comprendre ce que signifie cette constructibilité sur 51 hectares situés le long de la promenade des Anglais, même si à cet endroit elle s'appelle autrement. Chacun peut comprendre combien cet emplacement de 51 hectares est stratégique puisqu'il est immédiatement connecté au deuxième aéroport de France avec près de 100 destinations à travers le monde fréquentées par 10 millions de passagers dont la moitié empruntent des lignes internationales. Demain, et j'en dirai un mot, il sera également connecté aux lignes à grande vitesse française et italienne ainsi bien sûr qu'au tramway.

Pour engager la mutation de ce secteur éminemment stratégique, nous avons donné à Monsieur Mateo des orientations claires :

Première orientation : inventer un urbanisme qui tienne compte des risques inondations tout en évitant de créer un quartier sur dalle, comme à La Défense par exemple, dont on connaît l'aspect peu convivial et pour tout dire peu humain.

Conformément au plan de prévention des risques inondation, un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble a ainsi été mis en chantier sous l'égide du groupement de maîtrise d'œuvre conduit par Monsieur Mateo, en s'appuyant sur les meilleurs spécialistes en ce domaine. Il a pour objectif de déterminer de nouvelles cotes de référence qui permettront de mettre hors d'eau les immeubles d'habitation et les immeubles de bureaux, tout en reliant de façon douce ces espaces au niveau du sol naturel.

Ce schéma qui se réalise main dans la main avec les services de l'État est en train de s'achever.

Deuxième orientation : j'ai demandé à Monsieur Mateo de ne pas créer seulement un quartier d'affaires mais un quartier de ville, un quartier avec des logements, des commerces, des espaces publics accueillants et des espaces verts de loisirs et de détente. Il s'agit de créer un quartier de vie et de travail à la fois convivial et performant, un quartier vivant et non plus une suite d'enclaves qui ferment le soir. Il s'agit en vérité de préfigurer la ville de demain qui sera un intelligent compromis entre les activités économiques et les fonctions urbaines et qui sera fondé sur des valeurs écologiques autant qu'économiques.

Troisième orientation : organiser ce quartier autour de l'intermodalité. C'est pour moi une donnée essentielle et qui d'ailleurs guide mon action à l'échelle de toute la ville de Nice et de la métropole. Car ce que je souhaite, je vous l'ai déjà dit maintes fois en différentes occasions, c'est mettre en place dans l'ensemble métropolitain un aménagement, un urbanisme et un développement qui soient fondés sur l'éco-exemplarité, c'est-à-dire sur des alternatives au tout-voiture et sur le contraire de l'étalement urbain. Le Grand Arénas sera ainsi un quartier compact comme on dit aujourd'hui, ce qui veut dire un vrai quartier de ville. Il sera connecté à tous les moyens de transports : l'avion, le train, le tram, les bus et les cars, les vélos bleus, les voitures électriques. Demain, la nouvelle gare routière sera localisée dans le Grand Arénas, de même que la gare ferroviaire qui est indispensable pour l'arrêt de la future ligne à grande vitesse italienne qui mettra Nice à 1h15 de Gênes et à trois heures de Milan. Il faut avoir en tête que Milan est la troisième ville européenne après Londres et Paris. On peut facilement en déduire les nouveaux flux d'affaires et d'emplois que cette proximité va générer dans le Grand Arénas et plus généralement au bénéfice de l'Éco-Vallée et de la métropole.

Bien entendu, la nouvelle gare ferroviaire accueillera aussi la LGV française qui nous reliera à l'ensemble du réseau national et européen, multipliera nos échanges et renforcera encore notre économie.

La quatrième orientation que nous avons donnée à Josep Lluís Mateo est de relier enfin les deux côtés de la voie ferrée qui constitue aujourd'hui une véritable barrière entre le sud et le nord.

Avec tout son talent, il a su imaginer quatre grands axes verts qui désenclaveront ce quartier et le relieront aux Moulins d'une part et à Nice Méridia d'autre part qui sera la grande

technopole de la métropole avec cette caractéristique inédite de se situer en milieu urbain et non plus en périphérie.

Un de ces principaux axes nouveaux qui franchiront la voie ferrée se situera sous le talus ferroviaire, à la hauteur du lycée hôtelier. Il sera large et « aimable » comme disent joliment les urbanistes. Il sera non seulement l'axe qu'empruntera le tramway pour aller du sud au nord, en reliant les deux terminaux de l'aéroport, mais aussi un axe pour les modes doux et les piétons. J'ai demandé à notre architecte-urbaniste que ce soit un axe vivant, animé, car un des enjeux du Grand Arénas est de créer l'envie d'y venir même si l'on n'y travaille pas ou si l'on n'y habite pas, comme aujourd'hui on a envie d'aller en centre ville pour le plaisir de l'animation urbaine et de sa diversité.

La cinquième orientation du projet du Grand Arénas est absolument fondamentale, c'est l'orientation économique. C'est l'enjeu de créer des emplois nouveaux, pour toutes les catégories de la population active. L'ambition, je vous l'ai dit, est de créer 20 000 emplois.

Le projet économique du Grand Arénas se structure autour de deux pôles principaux :

- tout d'abord un pôle tertiaire qui soit à la hauteur des enjeux d'un territoire de 550 000 habitants. Un programme de 320 000m² de bureaux sera progressivement réalisé, accompagné par de l'hôtellerie, des commerces, des services, mais aussi - et c'est une des originalités du projet – par des logements, pour environ 100 000 m² de surface, c'est-à-dire 1350 logements recouvrant toute la gamme des besoins.
- deuxièmement, sera réalisé sur le Grand Arénas un vaste parc des expositions d'environ 80 000 m². A l'inverse des palais des congrès actuels, qui datent des années 80, ce parc des expositions sera parfaitement modulable et polyvalent, c'est-à-dire qu'il pourra s'adapter techniquement aux demandes des clients, selon la nature de l'événement prévu, qu'il s'agisse de salons, de foires ou de manifestations de grande taille. En résumé, l'ambition est de recevoir à Nice et dans la métropole toutes les grandes expositions qui aujourd'hui ne trouvent pas de réponse sur la Côte d'Azur toute entière.

Les études montrent que le futur parc des expositions permettra d'injecter chaque année dans l'économie locale 750 millions d'euros tout en créant 8500 emplois liés à son exploitation et à son fonctionnement. Il s'agit donc là d'un projet exceptionnel.

Le projet de parc des expositions, comme vous le savez, devrait s'installer sur les actuels terrains du MIN qui seront amenés à se délocaliser sur le site que possède le Conseil général des Alpes-Maritimes à La Baronne, sur la commune de La Gaude. Nous sommes en discussion depuis plusieurs mois avec les opérateurs concernés du MIN, de façon à arrêter ensemble, dans le dialogue et avec un esprit d'ouverture, les conditions techniques et financières de cette relocalisation.

Cette relocalisation s'inscrit dans la stratégie d'ensemble en faveur d'un nouveau modèle agricole tel qu'il est envisagé par la chambre d'agriculture en coopération avec la métropole Nice Côte d'Azur et avec la participation de l'EPA.

A cet égard le site de La Baronne qui devrait accueillir les activités du MIN constitue un enjeu majeur puisque d'une part ce site est le siège du Centre de Recherche de la chambre d'agriculture (le CREAT), et que d'autre part il est situé à proximité des pôles d'excellence agricoles qui sont prévus dans la partie nord de la plaine, sur la commune de Gattières et autour du bec de l'Estéron. Il s'agit ainsi de créer autour de la future plate-forme agro-alimentaire et horticole une dynamique de tout premier plan, qui sera notamment caractérisée par des liens entre la recherche et la production et par la création de circuits courts vers les consommateurs.

A côté de ces deux pôles majeurs, il est essentiel de se souvenir que le Grand Arénas fait partie du périmètre de l'ÉcoCité Nice Côte d'Azur qui est l'une des treize que le gouvernement a retenue dans le cadre de son appel à projets que soutient le Grand Emprunt.

Les projets ÉcoCité du Grand Arénas sont exemplaires, qu'il s'agisse de la lutte contre les îlots de chaleur en milieu urbain, de la gestion rationnelle de l'énergie, de la gestion optimisée des parkings et plus généralement de la ville intelligente.

Je souhaite d'ailleurs remercier une fois encore les grandes firmes qui soutiennent ces projets et notamment CISCO et IBM qui a retenu Nice parmi 5 villes européennes dans le cadre du Smarter City Challenge. De même Nice a été choisie par IBM avec 7 autres villes, au niveau mondial, sur la thématique des villes intelligentes.

D'ores et déjà nous avons obtenu du Commissariat aux Investissements d'avenir (c'est la véritable dénomination du grand emprunt) une première enveloppe de 4 millions d'euros et nous sommes en négociations pour 28 autres millions d'euros pour la seconde tranche de l'appel à projets. C'est cela aussi, le Grand Arénas, cette capacité à focaliser sur le site l'innovation technologique au service d'une nouvelle façon de vivre et de travailler.

D'une façon plus générale, le Grand Arénas se caractérise par l'intégration des ambitions environnementales propres à toute l'opération Éco-Vallée comme d'ailleurs à la politique de développement de la métropole. Qu'il s'agisse par exemple de la gestion de l'eau, qu'il s'agisse de la gestion de l'énergie, qu'il s'agisse aussi de rendre le plus perméable possible les sols notamment par des plantations en pleine terre, ou qu'il s'agisse, comme je l'ai évoqué, de concevoir un quartier autour de l'intermodalité, le Grand Arénas que conçoit Josep Lluís Mateo témoignera de la volonté d'éco-exemplarité de l'Éco-Vallée et de la métropole Nice Côte d'Azur.

Vous le voyez, le Grand Arénas est un projet de toute première importance pour chacune et chacun d'entre nous.

Il s'inscrit bien entendu dans la stratégie globale de la métropole Nice Côte d'Azur dont l'Éco-Vallée est la colonne vertébrale, l'espace de jonction entre notre haut pays et le rivage. Le Grand Arénas donne au défi métropolitain toute sa force et toute sa cohérence.

Je n'ai malheureusement pas le temps, ce soir, de vous retracer les grandes lignes de la stratégie métropolitaine dans laquelle s'inscrit le projet du Grand Arénas, ni le temps suffisant pour rappeler les axes qui guident le projet de l'Éco-Vallée en général.

Ce que je peux dire en tout cas c'est que bien évidemment la stratégie de l'Éco-Vallée et celle de la métropole sont parfaitement harmonisées afin que l'Opération d'Intérêt National produise le meilleur effet de levier sur le développement métropolitain.

Par sa position stratégique, par son ambition de mixité, par ses enjeux écologiques et économiques le Grand Arénas est un projet phare de l'Éco-Vallée comme il est un projet phare de la métropole tout entière.

Bien entendu, vos avis, vos propositions nous intéressent et c'est pour cela que nous sommes venus vous rencontrer ce soir, c'est pour cela que vous disposerez de registres dans les deux lieux d'exposition prévus.

Car comme pour tous les projets de l'Éco-Vallée, et plus généralement comme pour tous les grands projets de la métropole, je souhaite que les ambitions soient partagées et que les enjeux soient compris de tous. Qu'y a-t-il de plus fort en démocratie que de vouloir en commun un même avenir ? Qu'y a-t-il de plus solidaire que de partager les objectifs qui le fondent ?

J'espère en tout cas, ce soir, vous avoir donné l'envie de voir rapidement la mise en œuvre des projets du Grand Arénas !

2.2. La deuxième réunion publique, 12 avril 2012

Intervenants :

- **Christian Tordo, Président de l'EPA de la Plaine du Var, Adjoint au maire de Nice**
 - **Olivier Sassi, Directeur du développement et des projets de l'EPA**
 - **Marta Cervello, Assistante de Josep Lluís Mateo, Architecte-urbaniste en charge de la maîtrise d'œuvre urbaine du projet Grand Arénas**
 - **Alain Philip, Adjoint délégué aux transports, aux travaux, à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire de la ville de Nice et Président de Commission en charge des transports, de l'urbanisme et des grands travaux de la Métropole Nice Côte d'Azur**
-

I – Intervention de Christian Tordo, Président de l'EPA de la Plaine du Var, Adjoint au maire de Nice

Nous sommes réunis pour cette seconde réunion publique de concertation sur les espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin / Aéroport et sur le projet de ZAC du Grand Arénas. Il ne s'agit pas, aujourd'hui, de tirer le bilan des échanges que nous avons eus lors de la première réunion. A l'issue de cette première réunion, des registres ont été ouverts pour que le public puisse exprimer ses questions, ses remarques ou recommandations sur le projet.

Le bilan officiel de cette concertation sera réalisé lors du prochain conseil d'administration de l'EPA qui se réunira en juillet et délibèrera sur les enseignements à tirer.

Après un mois d'exposition, les chiffres de fréquentation du public sont satisfaisants, près de 600 visiteurs ont été accueillis dans les deux espaces ouverts, l'un étant sur l'Arénas et l'autre en centre ville. Le nombre de contributions traduit l'intérêt de la population pour ce projet d'importance pour l'ensemble des communes du territoire de la Plaine du Var, du département et de la région.

L'EPA entre désormais dans une phase opérationnelle. Ce projet en est l'illustration.

Le projet du Grand Arénas représente : 51 hectares, 700 000 m² potentiels constructibles. Je rappelle les orientations prioritaires données au cabinet d'urbanisme, notamment à Josep Lluís Mateo, lauréat du concours de l'appel à projet :

- Inventer un urbanisme qui intègre le risque inondation, très prégnant sur ce territoire, sans recourir à l'urbanisme sur dalle ;
- Dans l'appel d'offre, nous avons exigé la mise en place d'un Schéma de Cohérence Hydraulique ;
- Développer un quartier d'affaire dans un quartier de ville mixte : des logements, des commerces, des bureaux... ;
- Organiser ce quartier autour de l'intermodalité, notamment à partir de la gare multimodale qui, à terme, sera le point d'arrivée et de départ de l'ensemble des modes de transport et des circulations douces ;
- Relier les deux côtés de la voie ferrée pour que celle-ci ne constitue plus une frontière dans l'espace public ;
- Redynamiser le développement économique, l'objectif 2011/2026 étant de créer 20 000 emplois, à travers le développement de l'activité tertiaire et via la création du palais des expositions. Le palais des expositions doit permettre de replacer la Côte d'Azur dans une position majeure dans le tourisme d'affaire. A l'exception de Genève en Europe, il s'agira de l'unique centre des expositions situé à une dizaine de minutes à pied d'un aéroport international. Aujourd'hui, l'aéroport Nice Côte d'Azur est le second aéroport français, desservant plus de 100 destinations.

Ce quartier Grand Arénas sera amené à devenir le cœur de la métropole, son centre de gravité.

Il s'agit de la première opération de l'Opération d'Intérêt National qui a été constituée à l'initiative de Christian Estrosi en mars 2008.

D'importantes contraintes pèsent sur ce site :

- le risque inondation
- les différences de niveaux
- la proximité de l'aéroport

Elles ont dû être intégrées au projet d'aménagement et ont nécessité un travail approfondi, notamment sur les altimétries. Une des réussites du projet est de pouvoir intégrer ces différents niveaux dans un ensemble cohérent. L'aéroport pose des contraintes sur la hauteur des bâtiments pour des raisons liées aux réglementations de l'aviation civile.

Le projet présenté correspond de façon précise à ce que nous envisagions dont l'objectif ultime est de faire de ce quartier, le centre de la métropole, à l'horizon 2020/2026.

La stratégie est donc désormais fixée et le projet de territoire a été adopté par le conseil d'administration de l'EPA en décembre 2011. Nous sommes prêts pour entamer la troisième phase, d'exécution, de la vie de l'EPA, la première étant la pré-figuration, la deuxième étant la phase pré-opérationnelle et l'ensemble des études réalisées pour aboutir au protocole financier et au projet de territoire.

Ces opérations sont soutenues financièrement par un protocole de partenariat qui a été signé le 12 mars dernier par les partenaires de l'Éco-Vallée, c'est-à-dire l'État, la métropole Nice Côte d'Azur, le conseil général des Alpes Maritimes et la Région PACA, sachant que deux autres communautés de communes composent notre conseil d'administration, la communauté de communes des Coteaux d'Azur et la communauté de communes des vallées de l'Estéron mais qui ne sont pas parties prenantes au protocole financier.

Au titre de ce protocole, ce sont près de 380 millions d'euros qui seront consacrés dans les 15 prochaines années à l'aménagement et au développement économique de ce territoire stratégique, créant plus de 25 000 emplois et entraînant un investissement privé estimé à 2 milliards d'euros. Ces investissements permettront de pérenniser au moins 1500 emplois de façon permanente.

Cette extraordinaire mutation, nous la devons à l'initiative de Christian Estrosi lorsqu'il était ministre de l'aménagement du territoire. C'est lui qui a su convaincre l'État de créer ici une opération d'intérêt national qui est un statut rare en France et qui souligne, qu'aux yeux de l'État, le développement d'un territoire intéresse l'ensemble de la nation.

Comme nous l'avons annoncé lors des ateliers d'acteurs, la concertation est bel et bien un processus continu au sein de l'Éco-Vallée.

Après cette rencontre, la concertation sur les espaces publics du pôle d'échanges multimodal et la ZAC du Grand Arénas va continuer. Dans quelques mois, débutera une autre concertation publique, celle sur Nice Méridia. Et d'autres suivront, autour de chaque grand équipement ou projet majeur de l'Éco-Vallée. Nous avons besoin de cette phase de concertation pour nous approprier ce projet.

Madame Marta Cervello, associée de Josep Lluís Mateo, architecte urbaniste en charge du projet, présentera le projet et la traduction en composition urbaine des principes énoncés.

Monsieur Matéo, qui est catalan, a gagné le concours lancé par l'EPA pour la maîtrise d'œuvre urbaine du Grand Arénas lequel inclut dans son périmètre le projet du pôle d'échanges multimodal dont nous allons parler ce soir.

C'est donc lui, avec toute une équipe pluridisciplinaire placée sous son autorité, qui a été chargé par l'EPA et ses partenaires de la composition urbaine de ce site exceptionnel et plus généralement de sa mise en œuvre opérationnelle.

Avant de lui laisser la parole, je demanderai à Olivier Sassi, Directeur du développement de l'EPA de vous présenter quelques plans qui recadrent les enjeux géographiques, économiques et environnementaux du Grand Arénas au sein de l'Éco-Vallée.

Gilles Vrain du cabinet DAC qui assiste l'EPA pour le déroulement des différentes phases de concertation vous en rappellera les grandes lignes et l'organisation de la concertation.

Puis nous vous écouterons. Vos avis, vos idées nous intéressent car c'est tous ensemble que nous devons forger ce nouveau visage de notre territoire métropolitain.

II – Intervention de Olivier Sassi, Directeur du développement de l'EPA

O. Sassi reprend l'intervention de la première réunion publique (*cf. supra*)

III – Intervention de Gilles Vrain, Directeur de DAC Communication

La concertation s'organise selon les règles du code de l'urbanisme. Nous avons, de façon concomitante mais séparées, deux phases :

- une concertation sur le pôle d'échanges multimodal qui a démarré le 15 mars et se terminera le 15 avril,
- une concertation sur la ZAC Grand Arénas qui a commencé le 15 mars et se terminera le 30 avril.

Les deux projets sont imbriqués et liés mais ils concernent deux actes fondateurs du projet : un grand pôle d'échanges multimodal et ce grand projet de ZAC, qui associera investissements publics et privés, sous maîtrise publique d'aménagement.

Des registres vous permettent de donner des avis et de faire des commentaires. On y trouve d'ailleurs des remarques assez positives et enthousiastes sur ce projet.

Deux lieux d'exposition ont été ouverts, à la Maison des projets du forum de l'architecture et de l'urbanisme de la ville de Nice (où se trouve la maquette du projet) et à l'immeuble Le phare à l'Arénas. On trouve les mêmes éléments d'information de qualité et pédagogiques dans ces deux lieux.

A l'entrée de cette salle, un dépliant d'information est à la disposition des visiteurs.

Des informations ont été délivrées dans les journaux, pour diffuser l'invitation à ces deux réunions publiques, qui marquent cette concertation.

La phase suivante permettra la réalisation de deux bilans, à partir des remarques des participants aux réunions, des commentaires, des informations données. Ces bilans seront présentés aux instances délibérantes pour qu'elles puissent en tirer le bénéfice nécessaire pour l'avancement du projet et pour la feuille de route de l'équipe Mateo.

IV – Intervention de Marta Cervello, associée de Josep Lluís Mateo



Trois principes, trois enjeux sont à la base du projet, et prennent en considération l'essence du site, son histoire et le territoire :

- La nature : la montagne, le fleuve avec les contraintes et les opportunités qu'il engendre, la mer. Ces éléments géographiques impactent la culture et les modes de vie des habitants.
- La durabilité du projet : élément technique mais déterminant pour l'avenir de l'Éco-Vallée.
- La ville : le projet doit créer un nouveau morceau de ville qu'il faut imaginer autour des enjeux de convivialité, d'urbanité, la maîtrise de la construction et des volumes. Le site est au cœur d'une nouvelle métropole, qui concentre un ensemble important de transports en commun.



Une double logique de mouvement : les axes Est/Ouest et Nord/Sud

Les infrastructures de la ville de Nice se structurent autour d'un tracé est/ouest (la voie ferrée, la promenade des Anglais) et divisent la ville en deux parties.

Le périmètre du site est également structuré par la vallée le fleuve, le tracé nord/sud autour de l'autoroute, la route de Grenoble et le tramway. Ces tracés constituent autant de barrières physiques.

Le site du Grand Arénas a vocation à devenir un véritable quartier de Nice, « un morceau de ville dans la ville ».

Le Var constitue autant un atout qu'une contrainte pour le site, avec les risques d'inondations qu'il induit.

Dans le cadre du projet, notre premier souci était de relier le sud et le nord en franchissant la voie ferrée et la promenade des anglais. Ce franchissement ne pouvait se faire qu'en passant en dessous de ces axes.

Les espaces naturels

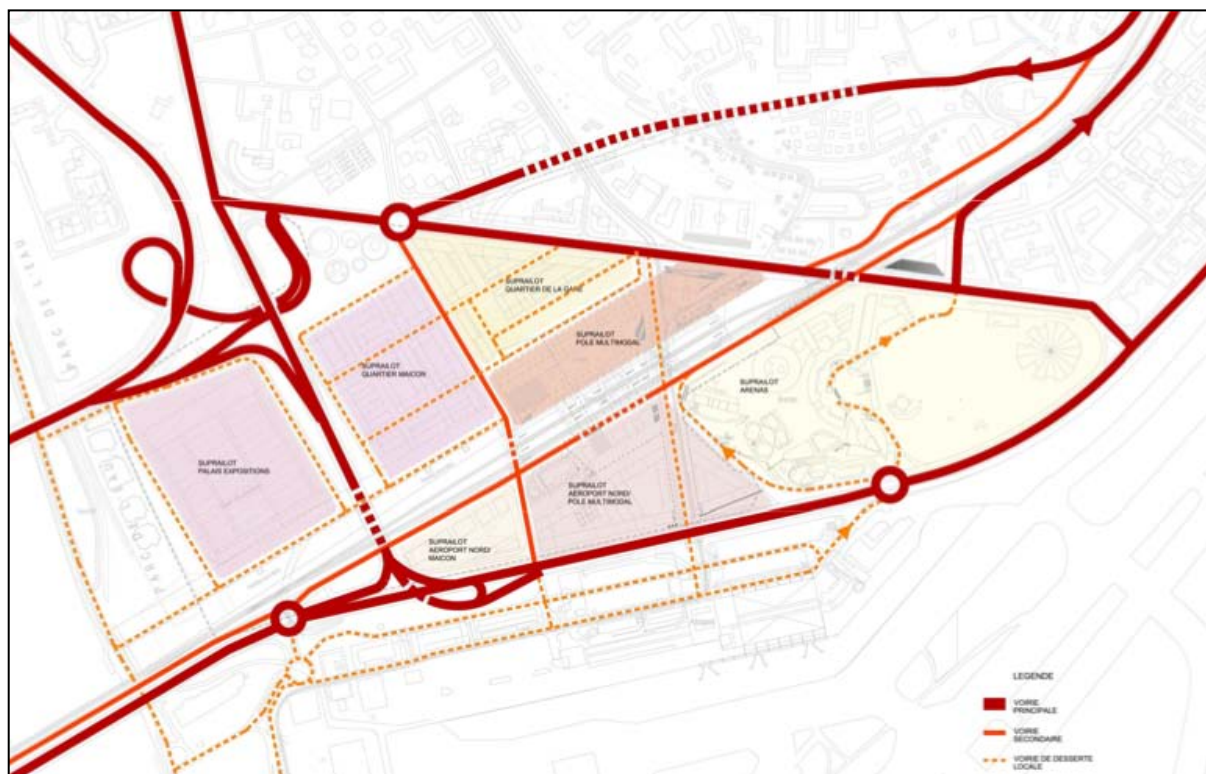
Nous avons cherché à construire une ville durable et verte, en articulant le quartier avec la coulée verte qui court le long de la Vallée du Var, pour faire le lien avec le reste de la métropole.



Une nouvelle conception de la circulation

Le schéma de circulation constitue un des grands enjeux du projet. Le site sera un des mieux desservi d'Europe. Avec le schéma de déplacement, l'objectif est d'apaiser la circulation automobile, de privilégier les transports en commun et d'encourager les modes de transport doux (piétons et vélos).

Il faudra construire des percées pour structurer la traversée dans le quartier et améliorer la connexion d'ensemble du site.



Le programme du Grand Arénas

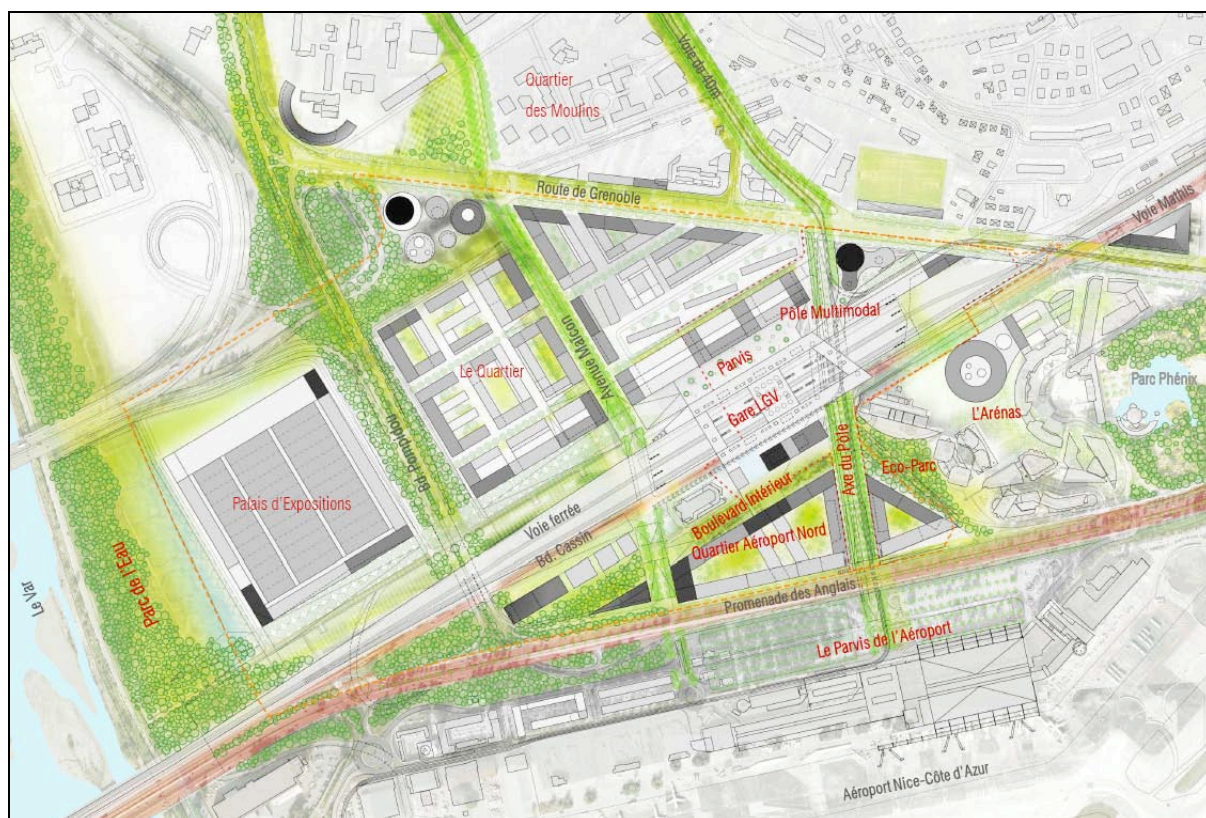
Nous avons réfléchi à la connexion du nouveau quartier avec les quartiers voisins, pour favoriser la cohérence d'ensemble du territoire. La disposition des infrastructures (le pôle d'échanges multimodal et le parc des expositions) favorisera le développement dynamique du site et contribuera à créer un cadre de ville fonctionnel et agréable pour les habitants, pour les salariés et pour les visiteurs.

Sur le long terme, la route de Grenoble deviendra un boulevard, une voie plus apaisée avec une circulation de centre ville.

Un des axes de déplacement du pôle reliera de façon piétonne la gare et l'aéroport. Le programme mixte prévu favorisera l'animation quotidienne le jour et le soir (logements, activités tertiaires,...) entre la route de Grenoble et le parvis de la gare.



Les espaces naturels forment des liens naturels entre les différents quartiers et participent d'une démarche de développement durable.



Le pôle d'échanges multimodal

La proximité du terminal de l'aéroport et l'objectif d'intermodalité justifient le positionnement du pôle d'échanges.



Le pôle d'échanges multimodal comprend notamment la gare routière et la gare ferroviaire.

Il accueillera les bus métropolitains et internationaux.

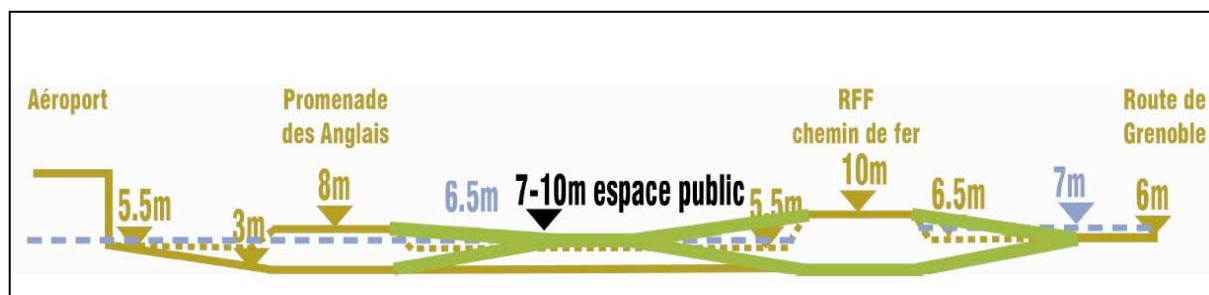
Le parvis relie les deux côtés de la gare et facilite le cheminement vers le palais des expositions.

La ligne du tramway, la voie de bus et les pistes cyclables permettront de faciliter les liaisons entre l'aéroport et le pôle multimodal.

La topographie

Pour prendre en considération le risque inondation, il s'agira de créer une nouvelle topographie du site permettant un ajustement précis. Le projet d'aménagement a joué sur les différentes hauteurs :

- La cote d'inondabilité est à 6,5m au dessus du sol,
- La promenade des Anglais se trouve à 8m au dessus du sol,
- Le chemin de fer à environ 10m.



Perspectives du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal



L'Axe du pôle et le carrefour du tramway

Sur le passage du tramway, des espaces publics confortables et agréables seront créés. La gare ferroviaire se situera au-dessus des voies du tramway et de la gare routière, limitant ainsi les déplacements et facilitant les changements de mode de transport.

Pour avoir la sensation d'un espace public élargi, le parvis de la gare se déploie de part et d'autre des quais. Il est virtuellement continu.

Le stationnement des véhicules s'organisera notamment par la construction de parkings en sous-sol.

Des espaces verts et paysagers seront créés, qui favoriseront les lieux de convivialité. Nous avons travaillé finement pour retrouver les capacités de plantation du site. La moitié du site sera en pleine terre.



L'Éco parc urbain entre l'Arénas et l'axe du pôle

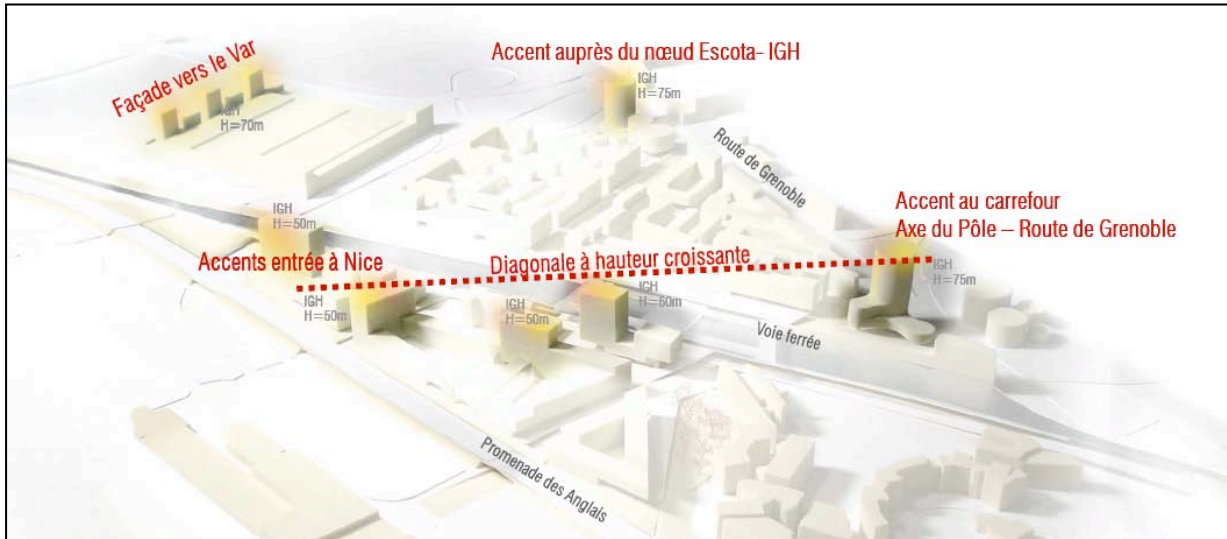
Cette image traduit notre désir de mixité au sein de ce quartier : logements, bureaux,... Des commerces en rez-de-chaussée se développeront et les bâtiments accueilleront des bureaux.



Le parvis des gares (gares ferroviaire et routière)

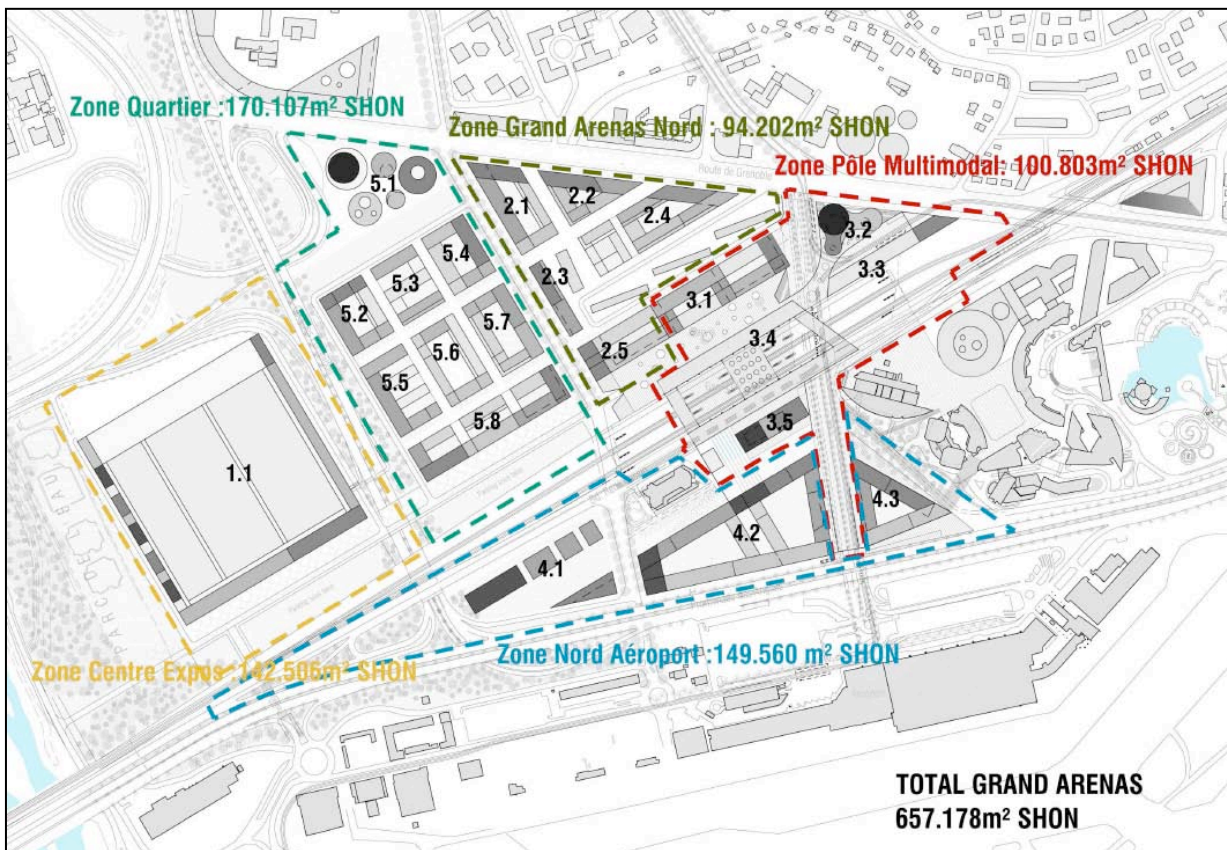
Le différentiel de hauteurs du site

Ce quartier, du point de vue de l'urbanisme et de la conception globale, doit constituer un véritable centre ville. Nous souhaitons donc construire des bâtiments de hauteurs différentes pour renforcer la lisibilité du quartier, lui donner une place particulière au cœur de la métropole et marquer l'identité de ce quartier d'affaire.



La constructibilité du site

Cette image résume la constructibilité en date d'aujourd'hui : le pôle multimodal de 100 000 m², le secteur du Parc expo de 140.000 m², la zone nord de l'aéroport de 150 000 m², les quartiers « plus » mixtes de 265 000 m².



V – Échanges avec les participants

Le pôle d'échanges multimodal

Je suis conseiller de quartier. J'aurais souhaité avoir des précisions sur le nombre de voies SNCF. J'ai eu l'occasion d'être présent à l'inauguration du tramway à Reims. La gare de Reims comprend huit voies, dédiées au TER et à la navigation des TGV.

Je voulais savoir quel serait le devenir de l'ancienne gare Saint-Augustin et savoir si la SNCF ou RFF avait eu l'occasion d'apporter leurs expériences techniques sur le projet.

Réponse de Christian Tordo : La gare multimodale a vocation à remplacer la gare Saint-Augustin. Tout cela s'est évidemment fait en concertation et en partenariat avec la SNCF et RFF sur le projet de gare multimodale et sur l'ensemble du projet. Nous avons décidé ensemble de réaliser six voies, sachant qu'à l'horizon 30 à 40 ans, deux voies supplémentaires seront nécessaires. D'ores et déjà, nous en tenons compte dans le projet et des solutions techniques sont envisagées, lorsque ces travaux seront nécessaires.

La gare sera construite de sorte qu'aucun train ne passera à 300 km/h à travers le Grand Arénas.

C'est un projet intégré dans un protocole de partenariat avec les collectivités publiques, qui permet de financer les déficits d'aménagement prévisibles dans ce type de projet. Ce projet sera réalisé sur la période 2013/2026, avec quatre phasages différents en fonction des priorités.

La position de la gare posait problème par rapport au parc des expositions. Ne serait-il pas envisageable de l'avancer et de la déplacer à l'angle du parc des expositions pour améliorer l'accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite ?

Réponse de Marta Cervello : Les personnes qui se rendront au parc des expositions viendront par de multiples moyens de transport : en train, en tramway, en avion, en bus, en voiture...Un équilibre doit être trouvé dans le positionnement des deux équipements : la gare et le parc des expositions. Le positionnement de la gare a été décidé en premier lieu parce qu'il semblait stratégiquement plus adéquat en rapport avec la route de Grenoble, par la proximité avec la gare routière. Cela permettait de construire un véritable pôle d'échanges avec différents moyens de transport : bus, tramway, train. Les experts du parc des expositions nous ont également suggéré de maintenir une certaine distance avec le pôle d'échanges multimodal. Nous avons préféré implanter le parc des expositions au bout du périmètre d'intervention pour construire les bases d'un quartier vivant et dynamique. Le parc des expositions aura une véritable activité, des événements.

Réponse de Christian Tordo : La gare multimodale n'a pas été construite à cet endroit uniquement pour le parc des expositions. C'est un projet structurant pour l'ensemble de l'espace et en particulier pour la composition urbaine envisagée, l'intermodalité étant une des priorités. Nous avons validé ces positionnements avec des experts. Je me souviens d'une réflexion de Monsieur Mateo lorsqu'il a présenté le palais des expositions, il avait souligné l'avantage d'avoir le palais des expositions en accès proche de l'autoroute.

Réponse d'Alain Philip : Deux éléments pour aller dans ce sens. Toutes les réalisations de ce type faites aujourd'hui dans le monde montrent qu'on ne place pas les arrivées des transports au pied de l'infrastructure.

Il existe d'importantes contraintes géométriques pour la réalisation d'un pôle d'échanges et la construction de LGV.

Le choix s'appuie aussi sur la volonté de ne pas positionner le parc des expositions trop près du Var, pour garder ses caractéristiques naturelles.

Pour un fonctionnement optimal d'un parc des expositions, il faut que celui-ci soit situé à 300m du pôle de transport. Cela permet de réguler les flux et de faire en sorte que le parc des expositions puisse, dans un trafic acceptable, accueillir l'ensemble des personnes.

Je trouve donc que le parc des expositions est très bien situé par rapport au pôle multimodal.

Je représente la Chambre de Commerce de d'Industrie. La gare multimodale constitue un élément économique essentiel et relativement exceptionnel. Ce n'était pas évident de redonner une visibilité économique sur le plan international. Au niveau de l'aéroport, la continuité entre le quartier et l'aéroport via le tramway constitue un outil d'intégration total des transports, du tourisme. Pour les personnes qui n'étaient pas entièrement satisfaites de la concertation LGV, la problématique RFF est simple, la nouvelle gare de Nice est la gare multimodale.

Le projet d'aménagement Grand Arénas

Vous parlez des aéroports mais vous ne parlez pas des aérogares. Les aérogares 1 et 2 font-elles partie du Grand Arénas ?

Réponse de Christian Tordo : Lorsqu'on parle de l'aéroport, on parle de l'aérogare 1 et 2. Elles font donc bien partie du projet. En particulier, sur le trajet est/ouest du tramway, l'extension ira aux aérogares 1 et 2.

La combinaison de ces aérogares, permettant des liaisons nationales et internationales, le tramway et le parc des expositions, donneront vraiment à ce territoire une position concurrentielle en Europe en matière de développement économique.

Réponse de Marta Cervello : Il s'agit d'un périmètre de réflexion. Nous n'avons pas la maîtrise de ces aérogares mais ils sont pris en compte et seront connectés avec le quartier.

Quel sort sera réservé aux propriétaires de foncier dans la zone nord du Grand Arénas ? Allez-vous les exproprier ?

Réponse de Christian Tordo : Sur le périmètre du Grand Arénas, la propriété publique du foncier est de 95%. Concernant l'espace Aubert, il sera intégré dans un plan d'ensemble, avec un foncier privé qui s'inscrira dans la ZAC. On parlera de « leur sort » au moment opportun. On a très clairement affirmé, sur cette question du foncier, que nos principes seraient « ni spoliation, ni spéculation ». Cela s'appliquera sur toute la Plaine du Var.

Réponse de Alain Philip : Il s'agit d'une opération globale d'aménagement, qui ne se développera pas uniquement sur du foncier public. Sur l'Éco-Vallée, certaines opérations sont réalisées sous maîtrise publique, lorsque l'enjeu l'oblige. D'autres sont réalisées par le privé, comme sur Nice Méridia, où des opérateurs privés interviennent dans le cadre d'un programme, d'un règlement fixé par la collectivité.

Pour revenir au Grand Arénas, une grosse partie du foncier est maîtrisé par la collectivité, notamment les emprises des Marchés d'intérêt nationaux (MIN) qui représentent 27 hectares sur l'ensemble. Pour le MIN, des négociations de délocalisation sont en cours sur le site de La Baronne avec les grossistes, les producteurs, la chambre d'agriculture.

Quand la collectivité aura besoin d'intervenir et d'acquérir ces terrains privés, elle usera, si nécessaire, des outils réglementaires en matière d'urbanisme : l'acquisition par négociation des terrains et la possibilité d'expropriation en cas de blocage. Mais sur le Grand Arénas, ces espaces sont très minoritaires.

Quand est-ce que le plan définitif sera réalisé ?

Réponse d'Alain Philip : Aujourd'hui, nous sommes en phase de concertation préalable, nous discutons sur des principes. A mesure que le projet s'affinera, d'autres périodes d'échanges s'organiseront, notamment au cours des enquêtes publiques.

Comment avez-vous prévu de gérer les stationnements auprès de la gare multimodale ?

Réponse de Marta Cervello : Il y aura entre 8000 et 10 000 places conventionnelles de parkings, publics et privés, dans le Grand Arénas ; et sur le pôle, 1500 places seront publiques et 1000 privées, liées aux bâtiments résidentiels. Les places de stationnement sont positionnées stratégiquement en fonction de l'accessibilité et ayant pour vocation de devenir des parkings relais.

Avez-vous considéré des systèmes de parkings à haute densité ?

Réponse de Marta Cervello : Cela sera prévu dans la phase de construction.

Réponse de Christian Tordo : Dans le cadre de l'appel à projet ÉcoCité, nous avons un projet avec IBM et Cisco pour essayer d'optimiser l'utilisation des parkings et la gestion des flux.

L'approche durable du projet d'aménagement

Je remercie pour cette présentation très bien faite.

Vous allez créer une densité très forte sur cette zone. Pour bien connaître la situation énergétique du département, nous sommes en bout de ligne électrique. Il y a un vrai challenge en termes de faisabilité du projet sur l'approvisionnement énergétique.

Réponse de Marta Cervello : Dans ce programme mixte, il y a une non concomitance des besoins d'usage d'électricité entre les employés et les habitants. Cela contribue à créer les conditions d'une densité durable.

Réponse de Christian Tordo : Dans toute la réflexion globale que nous avons sur le projet d'aménagement de l'Éco-Vallée, la dimension « consommation énergétique » est très importante. Nous avons mis en place de nombreux projets pour améliorer la production locale (émergence de projets de bio masse) et limiter la consommation énergétique (notamment dans le cadre de l'appel à projet ÉcoCité).

Réponse d'Olivier Sassi : Nice Côte d'Azur a été sélectionné parmi treize grands projets urbains, à l'échelle nationale, pour devenir sur la partie sud de la Plaine du Var, un des laboratoires français de la ville du futur. Sur le pôle multimodal, nous avons fait un effort particulier pour déployer des premières actions qui vont bénéficier de fonds du grand emprunt. Sur les deux premiers bâtiments réalisés au sein du pôle multimodal, nous avons soumis des projets pour les réaliser de façon particulièrement exemplaires et en faire des démonstrateurs de bâtiments qui consomment peu ou pas d'énergie ou de puissance en période de pointe. Cela contribue à répondre, à la fois, à des objectifs d'efficacité énergétique et de fragilité sur le réseau. Ces deux premiers bâtiments vont donner le ton sur le niveau d'ambition attendu pour les autres à construire.

Nous mettons en place les projets de « smart grid », c'est à dire de réseau électrique intelligent pour résoudre cette problématique énergétique. L'Éco-Vallée détient les

deux principaux projets de démonstrateur de réseau électrique intelligent, à l'échelle nationale, l'un étant développé par un consortium mené par ERDF et l'autre développé par Veolia. On construit donc un territoire de référence en matière de développement durable.

Une remarque sur le mot éco quartier, c'est dommage qu'on ne retrouve pas ces éléments dans votre présentation. Des choses qui consomment peu sont réalisées mais ne sont pas affichées...

Pour le cabinet d'architecte, avez-vous intégré ces questions de performance ?

Réponse de Marta Cervello : Concernant les espaces publics, notre premier défi est celui de réduire l'effort énergétique du projet. L'espace public a bénéficié de cette démarche ÉcoCité.

Réponse de Christian Tordo : Nous avons adopté en conseil d'administration en 2011 le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction qui n'a pas vocation à s'imposer à l'ensemble des promoteurs puisque l'EPA n'a pas de disposition normative. Il sera cependant utilisé comme outil fortement incitatif pour que les promoteurs et aménageurs intègrent ces recommandations sur l'ensemble du territoire.

Concernant la gestion des eaux pluviales, avez-vous une stratégie écologique particulière ?

Réponse de Marta Cervello : Pour les eaux pluviales, nous souhaitons réaliser des plantations en pleine terre pour rendre les sols les plus perméables possibles et améliorer l'écoulement naturel des eaux. Dans le cadre de fortes pluies ou crues, il y aura un pré dimensionnement pour l'écoulement des eaux.

Réponse d'Alain Philip : On a refusé l'approche dallage.

Réponse d'Olivier Sassi : Si on se compare à l'état actuel, on a une zone 100% imperméabilisé, qui passera à 50%. Le document qui donne des règles aux promoteurs, énonce des règles sur les débits de fuite liés à chacune des réalisations. On gère cette question à l'échelle du quartier urbain, en limitant l'imperméabilisation et à l'échelle de la construction, en limitant le débit de fuite.

VI – Conclusion de Christian Tordo, Président de l'EPA de la Plaine du Var, Adjoint au maire de Nice

Je vous remercie pour la qualité des échanges que nous avons pu avoir ce soir. Toutes les interventions et questions étaient pertinentes et nous avons réussi à nous écouter mutuellement.

Notre ambition, c'est véritablement de créer, à la fois, une entrée de ville pour Nice, mais aussi faire de cet endroit, le cœur de la métropole Nice Côte d'Azur à l'horizon 2025/2030, pour nos successeurs et nos enfants.

2.2.

3. Synthèse des avis, bilan de la concertation

La concertation s'est tenue conformément aux délibérations publiques et dans un climat serein et positif. Pendant un mois, la participation a été constante dans les lieux d'exposition et les deux réunions publiques ont connu une bonne fréquentation. Au delà des habitants, les acteurs économiques et associatifs se sont mobilisés. Les débats et les échanges ont permis d'apporter des réponses précises aux préoccupations.

Il faut noter que dans les remarques écrites des registres un quart environ ont un caractère positif et soulignent la nécessité et les qualités globales du projet pour l'avenir de la métropole. Elles formulent pour certaines des encouragements à aller vite. Des demandes d'informations très opérationnelles sur les constructions ont été formulées sans pouvoir recevoir de réponses formelles. Cet état de fait s'explique par le stade d'avancement du projet. Le positionnement en amont des décisions architecturales de cette concertation préalable ne permettait pas de montrer des projets définitifs. Les grandes infrastructures (gare TGV, gare routière, ...) feront ensuite l'objet de concertations spécifiques organisées par leurs maîtres d'ouvrage. Il a également été rappelé par le président de l'Etablissement Public d'Aménagement que la concertation était un processus continu au sein de l'Eco-vallée et que d'autres rendez-vous seraient proposés pour débattre du projet au fur et à mesure de son avancement.

AVIS EXPRIMÉS SUR LES VOIRIES ET ESPACES PUBLICS DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL NICE SAINT AUGUSTIN/AÉROPORT SUR LES REGISTRES ET AU COURS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

En synthèse les remarques formulées font apparaître deux grandes préoccupations sur:

- Les voiries du pôle et leur articulation avec le réseau routier,
- Les espaces publics du pôle et la qualité de son fonctionnement multimodal.

Une partie des remarques concernent le rôle des voiries et la place du stationnement automobile. Ce sont les liens entre le pôle d'échanges multimodal de transports en commun et le réseau routier, qu'il s'agisse du transport des personnes ou des marchandises, qui sont interrogés. Si le fait que le site sera l'un des mieux desservi d'Europe par les transports en commun (avion, TGV, bus, tramway,) fait consensus, deux questions s'expriment : Les réseaux piétons/vélos et les transports en commun seront ils vraiment utilisés ? Le réseau de voirie permettra t'il d'améliorer la connexion automobile du pôle avec la ville ?

Ces deux préoccupations s'expriment de diverses manières :

« J'ai une inquiétude sur la circulation avec l'implantation de la gare multimodale, du palais des expositions et l'aéroport. Ce nouveau quartier d'affaire va entraîner un surplus de circulation automobile. Dans votre étude, avez-vous pensé à cet afflux de population ?

Ce projet important concerne principalement la circulation des personnes. Qu'en est-il de la circulation des marchandises ?

L'Arénas est une porte d'entrée de la ville de Nice. C'est aussi le cordon ombilical qui relie les deux moitiés du département des Alpes Maritimes. La nécessité d'assurer la logistique de la métropole se renforce. Or à la place du Marché d'Intérêt National (MIN) raccordé à la voie ferrée, vous implantez un parc des expositions. Les infrastructures de transport semblent traitées à la portion congrue...La correspondance train et voiture n'est pas très évidente sur votre plan.

Vous avez évoqué la mutation de la route de Grenoble en boulevard urbain. Un point me semble très inquiétant et de nature à mettre en péril l'ensemble du système, c'est la sortie du tunnel. Ce tunnel, voie rapide, débouche sur un carrefour giratoire. Vous avez parlé d'éco quartier. Vous avez expliqué votre souci de la qualité. Il est encore temps de penser à une solution alternative à ce carrefour giratoire pour évacuer la circulation automobile.

En ce qui concerne le parc des expositions, cela draine par définition de nombreux véhicules. Le trafic automobile ne pourra pas être entièrement absorbé par les transports en commun. Je ne vois pas où sont prévus les parcs à véhicules pour cet équipement.

Je m'intéresse à l'esthétique du projet...Sur le plan, il y a des parkings...S'agit-il de parkings enterrés ou de parkings en surface

Des parcs relais sont ils prévus pour que les automobilistes laissent leur voiture aux portes de la ville ? »

Les comptes- rendus des débats du chapitre précédent précisent les réponses apportées. La nouvelle conception de la mobilité, le schéma de circulation et les réponses en termes de stationnement sont jugés bien adaptés par les participants et parfois innovants (parking à gestion optimisée). Ils répondent aux préoccupations même si certains habitants restent dubitatifs devant les changements de comportements que ce pôle d'échanges multimodal va provoquer.

Une deuxième partie des avis concerne donc la qualité du fonctionnement du pôle d'échanges multimodal et la conception de ses espaces publics.

« J'aurais souhaité avoir des précisions sur le nombre de voies SNCF. La gare de Reims comprend huit voies, dédiées au TER et à la navigation des TGV.

Je voulais savoir quel sera le devenir de l'ancienne gare Saint-Augustin et savoir si la SNCF ou RFF avait eu l'occasion d'apporter leurs expériences techniques sur le projet.

La position de la gare pose problème par rapport au parc des expositions. Ne serait-il pas envisageable de l'avancer et de la déplacer à l'angle du parc des expositions pour améliorer l'accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite ?

Je trouve moi que le parc des expositions est très bien situé par rapport au pôle multimodal. Pour un fonctionnement optimal d'un parc des expositions, il faut que celui-ci soit situé à 300 m du pôle de transport. Cela permet de réguler les flux et de faire en sorte que le parc des expositions puisse, dans un trafic acceptable, accueillir l'ensemble des personnes.

Je représente la Chambre de Commerce et d'Industrie. La gare multimodale constitue un élément économique essentiel et relativement exceptionnel. Ce n'était pas évident de redonner une visibilité économique sur le plan international. Au niveau de l'aéroport, la continuité entre le quartier et l'aéroport via le tramway constitue un outil d'intégration total des transports, du tourisme. Pour les personnes qui n'étaient pas entièrement satisfaites de la concertation LGV, la problématique RFF est simple, la nouvelle gare de Nice est la gare multimodale.

La gare routière accueillera-t-elle toutes les lignes de bus y compris internationales ? N'est-elle pas sous dimensionnée surtout si elle reçoit tous ceux aujourd'hui basés aux terminaux 1 et 2 ? Quel lien entre la gare routière et le tram ? Quel lien à pied entre la gare TGV et le terminal 1 de l'aéroport ? Il faut que l'ensemble des liaisons soient faciles et rapides.

J'ai compris que la liaison entre le pôle multimodal et l'aéroport se faisait par un tramway. A la place du tramway, ne pourrait-on pas envisager un système de véhicule automatique, comme en région parisienne, qui rayonnerait dans le secteur de l'Arénas et desservirait l'aéroport ?

La place de la nature n'est pas suffisante. Il faudrait faire plus et penser aux générations futures en préservant l'environnement, en évitant de tout construire. »

Ces questions sont pour une part liées à la complexité du site. En effet sa topographie, le risque inondation et les ouvrages de superstructures qui le traversent conduisent à imaginer des réponses urbaines complexes que l'image rend parfois difficile à saisir. Les coupes et perspectives présentées et commentées par l'équipe de l'agence d'urbanisme de Jose Lluís Mateo, mais aussi la maquette exposée ont permis de mieux analyser les fonctionnalités et la complémentarité des divers espaces.

Pour être complet quatre dernières remarques proposées dans les registres concernent, pour l'une, le chantier du pôle et pour les autres, le projet d'ensemble du Grand Arénas. La première est une demande d'accompagnement de la phase de travaux par un système internet de navigation routière.

« De 2013 à 2017 il y aura en permanence des changements de sens de circulation. Pour éviter les embouteillages et permettre aux personnes qui travaillent dans le quartier avec une voiture de pratiquer leur métier (je suis aide soignante) un site internet serait pratique. »

Les trois autres concernent le projet du Grand Arénas dans son ensemble.

« Quel avenir pour le stade MEARELI ? Est-ce toujours une zone verte ?

Le parc de l'eau ne devrait-il pas changer de nom puisqu'il est séparé du Var par la voie sur berge ?

Les personnes qui habitent sur les collines de Nice (Caucade- Sainte Marguerite) ne vont-ils pas perdre leur vue et la qualité de leur paysage si des tours sont construites ? »

En synthèse

Les questions et suggestions concernant les voiries et espaces publics de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin / Aéroport ont porté sur les qualités de sa réalisation sans remettre en cause sa nature et les options présentées. Le projet se trouve 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 du pôle d'échanges multimodal 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. Il a été rappelé, que cette nouvelle étape de concertation avec la population qui s'achève et fait l'objet de ce bilan, serait suivi d'autres moments d'échanges au fur et mesure de l'avancement du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin / Aéroport.

4. Annexes

4.1. Supports d'information et de concertation

Expositions

Deux jeux composés de grands panneaux

- Maison des projets du Forum de l'Urbanisme et de l'Architecture de la Ville de Nice
- Salle d'exposition, immeuble Le Phare, Nice-Arénas



Affiches

Format A3 cm. Imprimée en 100 exemplaires



Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

L'EPA plaine du Var

vous convie aux :

RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION
Jeudi 15 mars à 17h00
UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport,
Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice

DEUXIÈME RÉUNION PUBLIQUE DE LA CONCERTATION
Jeudi 12 avril à 17h00
UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport,
Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice

EXPOSITION - 16/03 au 30/04/2012

Deux lieux d'exposition :

- Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice, place Pierre Gautier
Du lundi au jeudi de 09h30 à 17h et le vendredi de 09h30 à 15h45
- Salle d'exposition, immeuble Le Phare, Nice-Arénas
Du lundi au vendredi de 09h30 à 18h30

Des registres et une plaquette seront à la disposition du public en Mairie de Nice, au siège de la métropole NCA, au siège de l'EPA et sur les deux lieux d'exposition.

Régie par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, la concertation unique sera organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 16/03 au 15/04/2012 pour le projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport et du 15/04 au 30/04/2012 pour la Zone d'Aménagement Concerté Grand Arénas.

EPA plaine du Var / concertation@epa-plaineduvar.com / 04 93 21 71 00



Plaquette de la concertation

Format fermé 15 x 21 cm et format ouvert 60 x 21 cm
Diffusée à 5 000 exemplaires



Roll'Up
Format 85 x 251 cm

Pôle d'échanges multimodal
Nice Saint-Augustin Aéroport

Concertation
du 15/03 au 15/04/2012



Révisé par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, la concertation unique sera organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 15/03 au 15/04/2012 pour les espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin, Aéroport et du 15/03 au 30/04/2012 pour le projet de Zone d'Aménagement Concerté du Grand Arénas.

ÉCO VALLEE

Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

L'Etablissement Public d'Aménagement plaine du Var
vous invite à la concertation :

RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE
Jeudi 15 mars 2012 à 17h00
UFR Staps- Faculté des Sciences du Sport
Amphithéâtre n°2
261 route de Grenoble, Nice

2° RÉUNION PUBLIQUE
Jeudi 12 avril 2012 à 17h00
UFR Staps- Faculté des Sciences du Sport
Amphithéâtre n°2
261 route de Grenoble, Nice

EXPOSITIONS
16/03 au 30/04/2012

- **Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice**
place Pierre-Gautier
Du lundi au jeudi de 8h30 à 17h et le vendredi de 8h30 à 15h45
- **Salle d'exposition**
immeuble Le Phare, Nice-Arénas
Du lundi au vendredi de 9h30 à 18h30

Des registres et une plaquette sont à la disposition du public en Mairie de Nice, au siège de la Métropole Nice Côte d'Azur, au siège de l'EPA plaine du Var et sur les deux lieux d'exposition.

Révisé par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, la concertation unique sera organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 15/03 au 15/04/2012 pour les espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport et du 15/03 au 30/04/2012 pour le projet de Zone d'Aménagement Concerté du Grand Arénas.

EPA plaine du Var / concertation@epa-plaineduvar.com / 04 93 21 74 00

ÉCO VALLEE

Grand Arénas
Zone d'Aménagement Concerté

Concertation
du 15/03 au 30/04/2012



Révisé par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, la concertation unique sera organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 15/03 au 15/04/2012 pour les espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport et du 15/03 au 30/04/2012 pour le projet de Zone d'Aménagement Concerté du Grand Arénas.

ÉCO VALLEE

Présentation PowerPoint pour les deux réunions publiques



1^{ERE} REUNION PUBLIQUE
15 mars 2012 à 17h
UFR Staps – Faculté des Sciences du Sport,
Amphithéâtre n°2



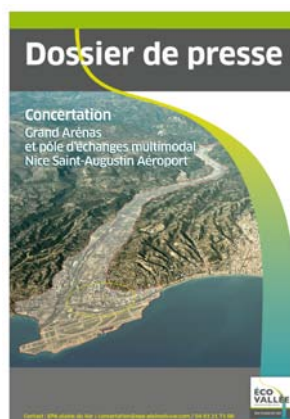
2^{EME} REUNION PUBLIQUE
12 avril 2012 à 17h
UFR Staps – Faculté des Sciences du Sport,
Amphithéâtre n°2

Dossier de presse

Composé de 12 pages, format 21 x 29,7 cm

Communiqué de presse

1 page, format 21 x 29,7 cm



Annonces presse

Direct Matin : format 205 x 130 mm

Nice Matin : format 254 x 96 mm

Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

L'EPA plaine du Var vous convie à la
RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Jeudi 15 mars 2012 à 17h00
UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport
Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice

Régie par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, la concertation unique sera organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 15/03 au 15/04/2012 pour le projet du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport et du 15/03 au 30/04/2012 pour le projet de Zone d'Aménagement Concerté du Grand Arénas.

Exposition "Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport" / Du 16/03 au 30/04/2012
 - Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice, place Pierre Gavelier
 - Du lundi au jeudi de 9h30 à 17h, vendredi jusqu'à 19h45
 - Salle d'exposition, immeuble La Plaine, Nice-Aéroport - Du lundi au vendredi de 9h30 à 18h30
 Des registres et une planquette seront à la disposition du public au Mairie de Nice, au siège de la métropole NCA, au siège de l'EPA et sur les 2 lieux d'exposition.
 Une 2^e réunion publique est programmée à 17h le 12/04/2012, UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport, Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice.

EPA plaine du Var / concertation@epa-plaineduvar.com / 04 93 21 71 00

Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

L'EPA plaine du Var vous convie à la
RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Jeudi 15 mars à 17h00
UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport, Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice

Régie par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, la concertation unique sera organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 15/03 au 15/04/2012 pour le projet du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport et du 16/04 au 30/04/2012 pour la Zone d'Aménagement Concerté Grand Arénas.

Exposition "Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport" / Du 16/04 au 30/04/2012
 - Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice, place Pierre Gavelier - Du lundi au jeudi de 9h30 à 17h, le vendredi jusqu'à 19h45
 - Salle d'exposition, immeuble La Plaine, Nice-Aéroport - Du lundi au vendredi de 9h30 à 18h30
 Des registres et une planquette seront à la disposition du public au Mairie de Nice, au siège de la métropole NCA, au siège de l'EPA et sur les 2 lieux d'exposition.
 Une 2^e réunion publique est programmée à 17h le 12/04/2012, UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport, Amphithéâtre n°2.

EPA plaine du Var / concertation@epa-plaineduvar.com / 04 93 21 71 00

Nice-Matin, le 10 mars 2012

Le Fait du jour

nice-matin
Samedi 10 mars 2012

3

à l'endroit des harkis »

Quatre heures et trois mouvements

Pas de « Air Sarko One » sur la piste de l'aéroport, pas d'escorte officielle aux sirènes tonitrueuses, pas de voitures de la République! Le Président n'est qu'un candidat. A Nice, en quatre heures et trois mouvements, il vient « récupérer avec les dents les voix des rapatriés et des harkis tentés par l'extrême droite », commente le politologue Roland Cayrol. Pas d'apparat donc. Quoique!

■ **10h30** : côté face, c'est un Nicolas Sarkozy, simple citoyen qui se pose sur le tarmac niçois et file dans la limite des vitesses autorisées dans une « 508 » de campagne « même pas blindée » à La Trinité. Avant toute chose, il a décidé d'aller visiter l'entreprise Busuttill, rapatriée en 1963 sur la Côte, mais fondée en 1919 à Alger.

■ **11 heures** : côté pile, la chanson n'est pas tout à fait la même. Contraste certes invisible pour les centaines de militants UMP ou simples « Sarko fans » qui sont déjà massés sur une Prom' aussi paisible qu'un dimanche matin férié... Une rue au dessus, avenue de la Californie, des dizaines de camions de CRS sont cependant

en faction. « À tout moment, le candidat peut redevenir président », justifie un officier de sa garde rapprochée. Du coup, la libre circulation sur le front de mer est juste un principe. Même à pied. « Aujourd'hui, la police en est réduite à contrôler... les cartes d'électeurs! », souffle un officier quelque peu désabusé. Car, sauf à montrer patte bleue UMP et son invitation officielle, on ne passe pas. Les Niçois qui s'y essaient sont gentiment priés de prendre le bus.

■ **11h35** : émotion versus tension. À La Trinité, c'est un candidat-président, décontracté mais attentif, qui fait le tour de l'entreprise Busuttill. Françoise, la petite fille qui a repris le flambeau il y a dix ans, trouve ça « fun » même si elle se revendique « apolitique ». Il y a aussi André Pons, le charcutier culte de la communauté azuréenne, Joseph-André Grammatico et quelques autres venus narrer le drame de leur vie à un Nicolas Sarkozy visiblement ému. Au même moment, la tension monte à moins de 500 mètres de ce CUM où le candidat est attendu dans quelques minutes. Une trentaine de militants du Front de



Dans la matinée, le président de la République est venu visiter l'entreprise Busuttill, rapatriée en 1963 sur la Côte, mais fondée en 1919 à Alger.



11 h 35, à moins de 500 mètres du CUM, à Nice, où le candidat est attendu, des militants du Front de Gauche et élus du PC, se voient interdire l'accès de la Prom'.

dans un communiqué vengeur : « Il est normal que les forces de l'ordre soient intervenues pour éviter tout trouble à l'ordre public... »

■ **13 heures** : enthousiasme, vous avez dit enthousiasme ? Les fans du « Président », agacés par l'armée de cameramen et de photographes qui font un mur entre eux et leur champion se mettent à chanter de concert « Journalistes à la mer ». Ça dure. Devant les micros tendus sur la Prom' pour une conférence de presse impromptue, Nicolas Sarkozy se tend soudain comme un arc. « Quelqu'un peut les faire taire ?! », lâche-t-il. Le « journaliste à la mer » s'est certes transformé



La maquette du mémorial dédié aux rapatriés d'Afrique du Nord dévoilée sous les yeux de Nicolas Sarkozy.

en « socialistes à la mer », mais Nicolas Sarkozy ne s'entend plus parler...

■ **14h30** : visage grave, Nicolas Sarkozy rend un hommage aux rapatriés, mais c'est son « Insulter un harki, c'est insulter un soldat français », donc la France, qui fait se soulever l'amphithéâtre du Centre universitaire méditerranéen. Quatre heures qu'il est à Nice. Fin du troisième et du dernier mouvement. À l'extérieur, la foule est toujours là. Nouveau bain de foule. Un fils de harki, Ali Rebai « de la pointe de Blausasc », réussit la performance de se faire prendre en photo avec le président-candidat... par



Bain de foule sur une Prom' conquise. Nicolas Sarkozy donne une conférence de presse impromptue peu après 13 heures.

Gauche, essentiellement des élus connus et reconnus du PC, se voient interdire l'accès de la Prom'. Drapeaux rouges qui voient rouges. Syndrome de Bayonne sans doute, les policiers en civil les repoussent sans ménagement. Jacques Victor, conseiller général, s'insurge : « On n'a pas d'œufs, on est pacifiques, on a le droit de manifester notre désaccord, non ? ça s'appelle la démocratie! »

Et pour Christian Estrosi, elle s'applique à tous : « Pour nous, qui sommes démocrates, personne ne nous surprendra à entraver le déploiement d'un candidat, rectifié en



Sur un ton solennel, le président-candidat s'adresse aux harkis.

Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

L'EPA plaine du Var vous convie à la
RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Jeuudi 15 mars 2012 à 17h00

UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport, Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice

Régie par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, la concertation unique sera organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 15/03 au 15/04/2012 pour le projet du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport et du 15/03 au 30/04/2012 pour le projet de Zone d'Aménagement Concerté du Grand Arénas.

Exposition "Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport" / Du 16/03 au 30/04/2012

• Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice, place Pierre-Gaullier - Du lundi au jeudi de 9h30 à 17h, vendredi jusqu'à 15h45
• Salle d'exposition, immeuble La Phara, Nice-Arénas - Du lundi au vendredi de 9h30 à 18h30

Des registres et une plaquette seront à la disposition du public en Mairie de Nice, au siège de la métropole NCA, au siège de l'EPA et sur les 2 lieux d'exposition. Une 2^e réunion publique est programmée à 17h le 12/04/2012, UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport, Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice.

EPA plaine du Var / concertation@eps-plaineduvar.com / 04 93 21 71 00

invitation

ÉCO VALLEE

Direct Azur, le 12 mars 2012

WWW.DIRECT-AZUR.COM Côte d'Azur N° 651 LUNDI 12 MARS 2012 7

LE NIÇOIS LAURENT BARAT CHEZ RUQUIER

«SOUTENEZ-MOI CE SOIR»

Il a débuté sur les planches du Théâtre des Oiseaux. Aujourd'hui, à 18h, il sera en direct sur le plateau de Laurent Ruquier, dans *On ne demande qu'à en rire*, sur France 2, soumis au vote de près de deux millions de téléspectateurs. Laurent Barat jeune humoriste niçois, a le vent en poupe



Comment avez-vous débuté ?
En 2008, au Théâtre des Oiseaux, grâce à la confiance de Noëlle Perna. J'ai fait là-bas mes premiers pas et me suis perfectionné. L'année dernière, j'ai participé à *Ma ville en rire*, sur France 3. Ça a été un autre tremplin qui m'a fait décrocher la première partie d'artistes comme Michael Gregorio, les Chevaliers du fiel... Et aussi de Patrick Timsit, que je ne suis pas près d'oublier !

Pour quelles raisons ?
Le producteur de Patrick Timsit me téléphone un jour pour m'expliquer qu'il a obtenu mon numéro par le Théâtre des Oiseaux. Jusque-là tout va bien... Il me dit que Patrick joue le soir même à Nice, que son avion a du retard et que du coup il cherche une première partie. Je

adorable, qui m'aide beaucoup à aborder les différentes facettes du métier.

Comment avez-vous décroché un passage chez Ruquier ?
C'est ma boîte de production qui m'a proposé. Je m'étais déjà demandé si j'aurais le courage de la faire, et franchement la réponse était non. Deux millions de spectateurs, ça calme. Et puis, finalement, ça ne s'est pas trop mal passé. Laurent Ruquier m'a demandé pour une autre émission, en direct cette fois-ci...

Avez-vous le trac ?
Sur une échelle de 0 à 10, je suis à 10 au niveau de la pression, mais sinon ça va !

Un message pour les Azuréens ?
Soutenez-moi ! Je vais représenter les couleurs de Nice, tout en vous faisant marrer. J'ai besoin de vous pour continuer l'aventure.

Laurent Barat, ce soir, 18h, On ne demande qu'en rire, France 2.

RENCONTRE

2000 ANS D'HISTOIRE

CANNES Alain Ruggiero, maître de conférence honoraire en histoire contemporaine et chercheur associé au Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine (CMMC), présentera vendredi prochain, à la Fnac de Cannes, l'ouvrage *Histoire de Cannes* (éd. Privat, 35 €). Un livre dont il a coordonné la réalisation et pour lequel il a collaboré avec une équipe de rédacteurs composée d'universitaires. Un travail qui rend compte au fil des 357 pages, de plus de 2000 ans d'histoire de la ville, avec 80 illustrations inédites.

Alain Ruggiero, vendredi 16 mars, 17h30. Espace rencontres, Fnac de Cannes, 83, rue d'Antibes.



Alain Ruggiero présentera *Histoire de Cannes*, vendredi, à la Fnac de Cannes.

Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

L'EPA plaine du Var vous convie à la

RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Judi 15 mars 2012 à 17h00
UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport
Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice

Régie par les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, la concertation unique sera organisée en deux phases, en partie concomitantes : du 15/03 au 15/04/2012 pour le projet du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport et du 15/03 au 30/04/2012 pour le projet de Zone d'Aménagement Concerté du Grand Arénas.

Exposition "Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport" / Du 16/03 au 30/04/2012

• **Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice**, place Pierre-Gautier

Du lundi au jeudi de 8h30 à 17h, vendredi jusqu'à 15h45

• **Salle d'exposition**, immeuble Le Phare, Nice-Arénas - Du lundi au vendredi de 9h30 à 18h30

Des registres et une plaquette seront à la disposition du public en Mairie de Nice, au siège de la métropole NCA, au siège de l'EPA et sur les 2 lieux d'exposition.

Une 2^e réunion publique est programmée à 17h le 12/04/2012, UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport, Amphithéâtre n°2, 261 route de Grenoble, Nice.

EPA plaine du Var / concertation@epa-plaineduvar.com / 04 93 21 71 00

invitation



Annonce Web



Site internet « Ville de Nice »

Urbanisme

Actualités

- Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal
- Renovation Urbaine de l'Aréna
- Nice Stadium
- Coop. de projet pour les habitants du quartier des Moulières
- Logement à titre de réhabilitation du quartier privé
- Stade du quartier de la Gare du Sud
- Logement : La politique volontariste de la Métropole Nice Côte d'Azur
- Boulevard Garibaldi, inauguration de la Zone franche des travaux de réaménagement
- Opération proposée en accession à coût maîtrisé

Requiem de la Montée Éternelle

CERÉE VERTÉ

- Lancement des travaux préparatoires à la Zone phare du quartier
- Travaux à Saint-Romain de Vallée
- Présentation de l'équipe Jean-Michel
- Nice, une ville ouverte au service des citoyens
- Une nouvelle rubrique : l'urbanisme géographiquement intégré
- Stade à Nice de l'habitat
- Kiosque Mairie
- Plans des Coprés
- Aménagements
- Démarches de la Gare Routière
- Nice, 100 ans de la modernité
- Quartier Ventadour
- Le Grand Aréna
- Quartier des Moulières
- Opération d'aménagement urbain de la Gare du Sud
- Nice Stadium
- Présentation du projet d'aménagement de la gare Nice-Thiers et de son quartier
- Revis de construction

Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal

Secteur de Nice-St Augustin-Aéroport.

Réunion publique d'ouverture de la concertation le 15 mars prochain à 17 heures à la Faculté des Sciences du Sport, amphithéâtre n°2.

Principes

Au titre des articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme, l'EPA plaine du Var va engager la concertation préalable sur les projets du Grand Arénas et des espaces publics/voies du pôle d'échanges multimodal dans le secteur de Nice-St Augustin-Aéroport.

L'ambition de ces projets est de doter la métropole azuréenne d'un quartier d'affaires de hauteur de sa notoriété via la reconstitution urbaine progressive d'un secteur hautement stratégique autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin Aéroport et le parc des expositions.

Ce secteur urbain est appelé à se développer en lien avec la réalisation prochaine de la ligne est-ouest du tramway qui traversera le pôle d'échanges multimodal. Il comportera également des bureaux, des logements, des équipements hôteliers ainsi que des commerces et services de proximité.

En tant qu'aménageur du site, l'EPA plaine du Var est en charge de la conception urbaine du projet d'ensemble (Grand Arénas) et de la réalisation des espaces publics, dont ceux du pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin Aéroport.

La concertation est menée à travers une démarche globale de projet dans lequel le pôle multimodal constitue un premier maillon du développement urbain futur dont le démarrage est lié à la nécessité de constituer un vrai pôle de transport et de vie à échéance de la livraison de la ligne est-ouest du tramway.

Modalités

A ce titre, et au vu du calendrier de réalisation des projets, les deux projets, Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal, feront l'objet d'une concertation unique mais qui se déroulera en deux phases, en partie concomitantes. Une exposition d'ensemble de ces projets sera présentée à partir du 16 mars jusqu'au 30 avril à la fois à la maison des projets du forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice (place Pierre GAUTIER) et à Nice-Arénas (immeuble Le Phare).

Il sera mis à la disposition du public deux jeux de registres distincts (Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal), afin de recueillir ses observations sur chacun des projets.

Ces registres seront à la disposition du public en mairie de Nice, au siège de la métropole NCA, au siège de l'EPA et sur les deux lieux expositions.

Un bilan de la concertation sera établi à l'issue de chacune des deux phases.

Précisément, le premier bilan sera établi à l'issue de la phase correspondant au pôle d'échanges multimodal. La concertation se poursuivra pour le Grand Arénas afin de donner lieu à l'établissement du bilan de la seconde phase.

Une première réunion publique se tiendra le 15 mars à 17 heures à la Faculté des Sciences du Sport. Lors de cette réunion publique, seront abordés les deux projets : pôle d'échanges multimodal et Grand Arénas.

Une seconde réunion publique est programmée le 12 avril à 17 heures à la Faculté des Sciences du Sport. Elle portera également sur les deux projets, Pôle d'échanges multimodal et Grand Arénas.

Il est à noter qu'une concertation spécifique à chaque projet qui se développera dans ces opérations d'aménagement (notamment la gare routière, la gare ferroviaire et le parc des expositions), si une telle procédure est nécessaire, sera organisée par leurs maîtres d'ouvrage respectifs, dans le respect de la réglementation.

Partenariat

La concertation sur le projet d'aménagement du Grand Arénas et les projets d'espaces publics/voies du pôle d'échanges multimodal sera réalisée en lien avec la métropole NCA et la ville de Nice, afin de susciter une forte participation du public préalablement à la finalisation de la conception des projets.

L'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine (groupeur Mateo Architectura), pilotée par l'EPA en lien avec ses partenaires, est en charge de la conception du projet urbain dans son ensemble et du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal.

EPA plaine du Var : concertation@epa-plaineduvar.com ou au 04 93 21 71 00.

* 261 route de Grenoble à Nice.

Site internet "Métropole Nice Côte d'Azur"

The screenshot shows the website interface for 'Métropole Nice Côte d'Azur'. At the top, there is a navigation menu with items: Accueil, La Métropole, Grands projets, Territoire, Développement économique, Habitat & Urbanisme, Environnement, and Emploi & Pol. vit. Below the menu is a large banner image of a snowy mountain range with a town in the foreground. The text 'MÉTROPOLE NICE CÔTE AZUR' is overlaid on the left side of the banner. Below the banner, there is a sub-menu with 'Accueil / Actualité'. On the left side, there is a vertical navigation menu with items: Page précédente, La Métropole, Grands projets, Territoire, Développement économique, Habitat & Urbanisme, Environnement, Emploi & Pol. ville, and Deplacement. Below this menu is a section for 'Les communes' with a dropdown menu and a 'Le Kiosque' section with icons for Datas, Vidéo, and Documents. The main content area features a highlighted announcement titled 'Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal' in green. The announcement text reads: 'Concertation Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport', 'L'EPA plaine du Var vous convie à la RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION', 'Jeudi 15 mars 2012 à 17h00', 'UFR Staps - Faculté des Sciences du Sport, Amphithéâtre n°2', '261 route de Grenoble, Nice'. It also includes details about the exhibition 'Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport' from 14/03 to 30/04/2012, the location 'Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice, place Pierre-Gustave', and the 'EPA plaine du Var' logo. At the bottom of the announcement, it states: 'Réunion publique d'ouverture de la concertation le 15 mars prochain à 17 heures à la Faculté des Sciences du Sport, amphithéâtre n°2'.

Bulletin municipal « L'actu dans la ville », mars 2012

L'actu dans ma ville

Pour mieux connaître le Nice Stadium

Suivez le projet en direct sur www.nice-stadium.com : les innovations technologiques et environnementales, les étapes de construction, les partenariats, le musée national du Sport, un espace dédié à l'OGC Nice... Photos, vidéos, chroniques, interviews, radio, web TV...

Une application iPhone & Android, déclinée du site internet, relaiera l'actualité du projet et annoncera les événements du chantier.

Du mercredi au samedi, implanté en bordure du chantier, le pavillon d'accueil offre un espace de découverte et de présentation du projet, pour petits et grands, en accès libre. On peut également y visionner des vidéos actualisées au fil de la construction.

Des animations pédagogiques sont également proposées pour les scolaires, qui seront accompagnés par leur enseignant et un éducateur spécialisé.

Les thèmes abordés ? Architecture, construction, émission sociale du chantier, prise en compte de la question de l'eau, énergie et bilan carbone... Guidé par "Nestor", la mascotte, le parcours est jalonné de vidéos, de bornes interactives, de tables pédagogiques... Tout pour se familiariser avec la culture architecturale de façon ludique.

Afin de donner la tonalité du futur lieu de vie que sera le Nice Stadium, le passivité du chantier sera prochainement "habillée" aux embrasés les plus sentimentales.

Tout les trois mois, le journal du Nice Stadium se fera l'écho de l'avancée du chantier à travers une ligne éditoriale stylistique et variée. Et une newsletter pour des focus liés à l'avancée du chantier.

Un flammail informera en temps réel les riverains sur les événements de la vie du chantier (éventuelles déviations de circulation, modifications exceptionnelles des horaires du chantier, journées portes ouvertes...).

UFR STAPS : un nouvel équipement sportif d'envergure

L'UFR STAPS existe depuis 1978, rattaché à la faculté des Sciences (Mars), ce centre est installé dans la plaine du Var depuis 1995. Avec 1 000 étudiants et 40 enseignants, cette faculté des sports tient un rôle prépondérant à Nice.

Après la rénovation complète du Stade Alfred-Méslier, celle du centre équestre (E1-M2), l'année 2011 s'est achevée par la création d'un gymnase de type C à l'UFR STAPS. Et en juin 2012, verra la livraison du Nice Stadium.

Il s'agit d'abord de réaliser la réhabilitation partielle du bâtiment de l'UFR STAPS (aménagement d'une bibliothèque universitaire, d'un pôle informatique et reconstruction des locaux administratifs). Mais aussi de prévoir son extension pour regrouper l'ensemble des activités d'enseignement qui se déroulaient sur des sites disséminés dans Nice, avec la création :

- De salles d'enseignement et de recherche
- D'un amphithéâtre de 200 places
- D'un restaurant universitaire
- D'un logement de gardien

- D'un gymnase de type C : entraînement et compétition au niveau départemental pour le basket, le volley et le hand et entraînement pour le badminton. Ce gymnase est doté de 200 places en tribunes, 4 vestiaires pour les joueurs, 2 vestiaires/bureaux pour les arbitres, 1 salle de réunion, 1 bureau, 1 local informatique-dépot et 2 locaux de stockage
- D'un dojo : salle de sports "polyvalente" de 90 m² permettant la pratique des arts martiaux et de la danse
- D'un mur d'escalade de 12 mètres linéaires installé sur le zébrure extérieur du gymnase.

L'Université, gestionnaire des installations, met à disposition de la Ville les locaux sportifs au profit des scolaires et des clubs sportifs locaux, sur la base d'une convention d'occupation.

Montant total des travaux : 11,5 M€
Montant de la partie sportive : 4,86 M€ - Financée à 90 % par la Ville de Nice



Années sont ouvertes au public à commandé des Anglais.

4.2.

50 ANS DÉJÀ...

Il y a 50 ans, les Français d'Algérie quittaient leur sol natal, alors français, puisque l'Algérie n'était autre qu'une partie de la France. Il s'agissait de trois départements français à l'époque, pour fuir une guerre civile dont les atrocités sont à jamais gravées dans les mémoires des plus âgés, mais aussi dans le souvenir des plus jeunes, héritiers de l'héritage de leurs parents. Le retour, est pour beaucoup, d'abord les familles y étaient installées depuis 1950, les unes d'abord, souvent emmenés de drames familiaux. La métropole devenait alors une évidence pour la plupart des Pieds noirs, qui choisissent de reconstruire leur vie le plus souvent entre Perpignan et Nice, selon l'obligé. Et c'est cette force liée de la lumière qui a permis à ces hommes et ces femmes, dont les années-grandes-pensées avaient été des pionniers, de rebâtir leur destin, malgré les conditions adverses. À leur côté, les Harkis qui avaient choisi la France, les ont rejoints.

Nice, capitale des Rapatriés et des Harkis

En 62, Nice est sans doute "la" ville qui a accueilli dans les meilleures conditions, la plus grande partie de ces ressortissants qui avaient tout laissé derrière eux. 50 ans plus tard, deux générations sont passées, l'industrialisme, la violence et le courage ont gagné, tous ont reconstruit leur vie, porté souvent à la métropole leur expérience et leurs savoir-faire dans de nombreux secteurs économiques et intellectuels notamment. Et 50 ans après, nous consacrons dans leur cœur un peu de leur sol natal, de cette chaleur, de cette culture cosmopolite "entre-deux-mers", qui les portait et les font avancer sans arrêt, mais aussi sans oublier leurs parents.

Pour commémorer le souvenir de cette page importante de l'histoire de notre pays, la ville de Nice et le collectif des associations de rapatriés organisent tout au long de l'année 2012, des conférences, expositions, projections de films et manifestations sur lesquelles nous reviendrons dans les prochains numéros.

Cycle de conférences "50 ans après"

Le thème général du cycle : **Présentation des faits**

Jeu 29 mars - de 14 h 00 à 18 h 00
D'ici, les événements du 2 juillet par Jean-Georges Sams et Jean-Marc Meyer

Mardi 25 septembre - de 14 h 00 à 18 h 00
Les Harkis par le Général François Meyer et Guy Perelli

Lundi 16 octobre - de 14 h 00 à 18 h 00
L'émigration par Valérie Escajoug Mouni et Georges-Marc Benamou

Jeu 15 novembre - de 14 h 00 à 18 h 00
L'Algérie et la guerre d'Algérie par Claire Maus-Coppelet et Jean-Charles Jaufrès

Deux conférences ont déjà eu lieu les **Jeu 26 janvier** : "L'Algérie et le peuple Pieds-noirs" par Raphaël Dori et Jean-Jacques Jort
Jeu 23 février : "Les accords d'Evian" par Jérôme Nolle et Guy Perelli

4.2. Articles de presse

Nice-Matin, le 15 mars 2012

Nice

nice-matin
Jeudi 15 mars 2012

6

Grand Arénas : l'aménagement sur les rails

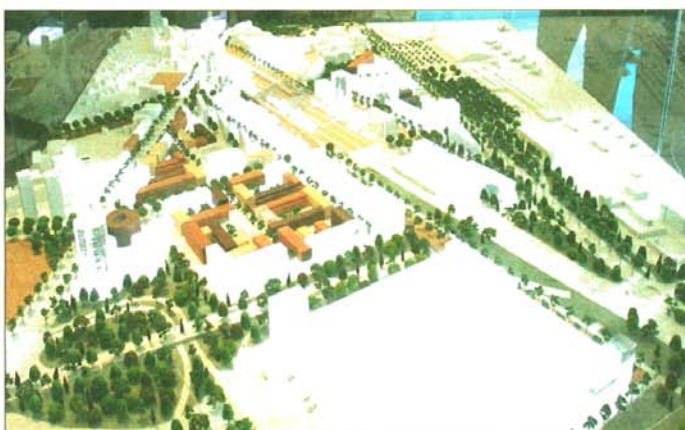
Interview Le futur quartier d'affaires est présenté en réunion publique aujourd'hui. Explications de l'urbaniste en chef, Josep Lluís Mateo

Il est le concepteur d'une opération qui va métamorphoser l'entrée ouest de Nice. Josep Lluís Mateo, urbaniste en chef, compte parmi les grands noms de l'architecture. Le Catalan a conçu le Centre des expositions de Barcelone, il a remodelé le front urbain de l'Adour à Bayonne... Aujourd'hui, avec Christian Estrosi, il présentera le Grand Arénas lors de la réunion publique qui lance la concertation. Les Niçois pourront donner leur avis sur ce projet qui vise à aménager, entre l'aéroport et la cité des Moulins, un centre d'affaires, un pôle d'échange multimodal, un parc des expos, mais aussi des logements et des commerces. Comment recomposer ces 51 hectares pour créer le centre de la métropole? Lluís Josep Mateo a répondu à nos questions.

Comment proposez-vous d'humaniser ce secteur traversé par les voies de communication?
Il s'agit de le transformer en un lieu de convivialité, humain et végétalisé. Mais aussi de convertir l'effet muraille des infrastructures (voie ferrée, Promenade...) pour rendre le site ouvert vers le Nord. Une nouvelle grande avenue nord-sud va être créée. L'axe du « pôle » passera sous la voie ferrée au droit du lycée hôtelier et reliera l'aéroport à la route de Grenoble. C'est là que passera le tramway.

Et le boulevard qui sépare aujourd'hui le MIN Fleurs du MIN alimentaire?

Cette voie Pompidou est l'une des principales artères de ce site, surtout comme accès à l'aéroport, et nous la gardons comme telle. En revanche, nous allons proposer d'y planter des arbres de façon intensive. Ce



La maquette du Grand Arénas. Au premier plan : le futur Parc des expositions qui sera construit à la place du MIN Fleurs. Pendant un mois et demi, les citoyens pourront donner leur avis sur ce nouveau quartier d'affaires qui va naître entre l'aéroport et la cité des Moulins. (Photos ABJ et DR)

Traitement paysager l'effacera. Pour son franchissement piéton, il est prévu un passage surélevé dans le parcours entre la future gare multimodale et le parc des expos, le long des voies.

Quelle superficie représentera le pôle multimodal?

La gare ferroviaire, la gare routière, et cinq îlots avec un programme hôtelier et des bureaux seront construits, soit une surface de 100 000 m².

Où se situeront les parkings?

Les 9 500 places seront majoritairement en sous-sol et proches de la gare ferroviaire et routière (plus de 2 500 places) pour favoriser l'intermodalité entre trafic privé et public.



Josep Lluís Mateo, urbaniste en chef du Grand Arénas.

Le parc des expos rivalisera en taille avec celui de Barcelone. A quoi ressemblera celui de Nice?

Avec celui de Barcelone et de Milan, ce seront les plus importants du sud de l'Europe. Mais le parc de Nice devra

trouver sa personnalité et être un centre perméable vers l'extérieur.

La proximité de l'aéroport est-elle conciliable avec la construction de logements?

Le quartier où sont prévus les logements se situe dans une zone plus lointaine où les nuisances sont déjà acceptables (NDLR : notamment au nord du MIN alimentaire). Cependant, les immeubles devront tenir compte de leur situation et essayer, par la technique de construction, de minimiser l'impact sonore.

Les bâtiments seront de quelle hauteur?

En moyenne de 6 à 7 étages, avec des minima de 3 ou 4 niveaux. Deux tours iront jusqu'à 90 mètres.

Quelle sera la part des espaces verts?

Elle sera très importante, presque 28 ha paysagers verts, soit plus du 50 % du total du périmètre. Nous avons lutté pour préserver les jardins en pleine terre et favoriser les cheminements naturels intégrés dans l'aménagement.

Le fleuve Var sera-t-il mis en valeur?

En effet, le Var est une opportunité d'avoir un grand vide disponible, un espace d'oxygène. Nous devons le respecter et le préserver. Nous pouvons aussi l'utiliser comme parc à l'échelle de la métropole.

Après la concertation publique préalable, quel sera le calendrier des travaux?

Dans le court terme, il est prévu, début 2013, qu'une partie du MIN (halle des Patatiers, à côté de la voie ferrée et du parc-relais) puisse être démolie et que démarrent les travaux du nouveau passage sous voies sur l'axe du pôle, pour le tramway.

PROPOS RECUEILLIS PAR SOPHIE CASALS scasals@nicematin.fr

Savoir +

Réunion publique aujourd'hui à 17 heures, amphithéâtre n°2 de la Fac de sports (261, route de Grenoble). La concertation publique sur le Grand Arénas et le pôle d'échanges multimodal se déroule jusqu'au 30 avril. L'exposition sur le projet sera ouverte à partir du 16 mars :

- Au Forum d'urbanisme (maison des projets) place Gauffier dans le Vieux-Nice, du lundi au jeudi de 8h 30 à 17 heures, le vendredi de 8h 30 à 15h 45.

- À l'Arénas, immeuble Le Phare, du lundi au vendredi, de 9h 30 à 18h 30. Observations et doléances pourront être faites sur les registres mis à disposition dans ces deux lieux.

Direct Azur, le 15 mars 2012

6 N° 654 JEUDI 15 MARS 2012

Nice

WWW.DIRECT-AZUR.COM

JOSEP LLUIS MATEO, ARCHITECTE DU PROJET GRAND ARÉNAS

«DÉCLOISONNER LE QUARTIER»

Ouverture aujourd'hui de la concertation publique (lire encadré) sur le futur quartier d'affaires du Grand Arénas, appelé à devenir le cœur de la Métropole Nice Côte d'Azur. Un projet imaginé par Josep Lluís Mateo qui en a dévoilé pour la première fois la maquette à Cannes lors du dernier Mipim. Le grand architecte catalan s'est confié à Direct Matin.

Quelles ont été les lignes directrices de votre travail ? J'ai d'abord cherché à allier la nature, avec la mer, la montagne et le Var à la culture du lieu. J'ai ensuite essayé de bâtir une structure urbaine qui puisse être le centre-ville de la future métropole. Le tout, en prenant en compte la complexité de ce quartier qui doit être le théâtre des activités d'avenir, et en utilisant au mieux les possibilités de connexion des différents moyens de transport qui passeront tous par le pôle d'échanges multimodal, que ce soit l'avion, le train avec les TER et la LGV, les bus, le tramway et les modes doux.

S'agissait-il de décroisonner le quartier du Grand Arénas ? Oui, aujourd'hui avec le MIN, c'est un espace périphérique enfermé par la Promenade des Anglais, le chemin de fer et la route de Grenoble. L'objectif était d'essayer de relier ce quartier au reste de la cité avec un autre système Nord-Sud qui traverse l'ensemble et le relie dans toutes les directions avec le reste du territoire, afin de ne pas avoir des espaces cloisonnés et spécialisés.



Pour le Grand Arénas, Josep Lluís Mateo utilise au mieux les possibilités de connexion des différents moyens de transport.

Ce quartier sera-t-il articulé autour d'un parc des expositions à la façon de Barcelone ?

Au niveau de la superficie, oui. Le centre d'expositions de Barcelone a été construit en 2004 et c'était à l'époque le plus grand d'Europe. Celui de Nice est ambitieux et sera un peu plus grand afin de pouvoir attirer les grands salons que très peu de lieux peuvent accueillir aujourd'hui. Nice sera clairement en concurrence avec Milan et Barcelone, avec un parc des expositions qui aura

une grande capacité d'attraction et générera une forte activité économique, avec beaucoup d'emplois à la clé.

«Nice sera en concurrence avec Milan et Barcelone, avec un parc des expositions qui aura une grande capacité d'attraction.»

et que le passé. C'est avec cette ambition que l'on doit travailler. Partir du présent pour imaginer le futur.

CONCERTATION

L'Établissement public d'aménagement de la plaine du Var convie le public à la réunion publique d'ouverture de la concertation «Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport», ce soir, à 17h. Rendez-vous à l'UFR Staps-faculté des sciences du sport, amphithéâtre n° 2, 261, route de Grenoble, à Nice. Une deuxième réunion est prévue au même endroit le 12 avril 2012 à 17h. En outre, l'exposition «Grand Arénas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport» est consultable, dès demain et jusqu'au 30 avril. Deux adresses : Maison des Projets, place Pierre-Gautier, du lundi au jeudi de 8h30 à 17h (vendredi jusqu'à 15h45) et l'immeuble Le Phare, Nice Arénas, du lundi au vendredi de 9h30 à 18h30.

Le Grand Arénas est appelé à devenir le cœur de la métropole. Avez-vous réfléchi à l'articulation avec ses autres quartiers ? Oui, avec deux autres cabinets d'architectes, on a d'abord fait durant un an une étude sur l'ensemble de la métropole, et en particulier la plaine du Var. Ensuite, on a passé une autre année pour imaginer ce projet du Grand Arénas. Cela a été un travail très compliqué, mais passionnant. Avec mon équipe, on a passé beaucoup de temps à examiner l'ensemble des problèmes, ce qui était indispensable pour arriver à avoir une vision d'ensemble cohérente.

Nice-Matin, le 16 mars 2012

Nice

nice-matin
Vendredi 16 mars 2012

8

Grand Arénas : la parole est donnée aux Niçois

La première réunion publique autour du grand projet d'urbanisme à l'ouest de la ville a permis de répondre aux problématiques de circulation et de conception du quartier

Après la présentation, les discussions. La première des deux réunions publiques organisées autour du futur Grand Arénas⁽¹⁾ a attiré un large public, hier soir, dans l'amphithéâtre de la faculté des Sciences du sport. En présence du député-maire, Christian Estrosi, et du concepteur architecte catalan, Josep Lluís Mateo, plusieurs thèmes ont été abordés. À commencer par la circulation. « Comment conjuguer les projets d'aménagement⁽²⁾ alors que les principaux axes de circulation restent les mêmes : voie rapide, A8, bord de mer et boulevard des Moulins? », questionne un auditeur. Pour M. Mateo, « un sens circulaire donné à la circulation, tout autour des projets d'urbanisation, devrait soulager la vie à l'intérieur de ceux-ci. Quant au parc des expositions, il bénéficiera

d'un accès direct depuis l'auto-route ». Christian Estrosi, lui, a rappelé le caractère unique en Europe, « voire au monde, de la complémentarité des moyens de transports présents au Grand Arénas : ligne 2 du tramway, TER et train à grande vitesse, voitures électriques, bus, vélos bleus, etc. Le but étant de diminuer très fortement la circulation des voitures ».

Objectif emploi

Inquiétude en partie partagée par Patrick Allemand, vice-président de la Région Paca et élu d'opposition, qui s'est également soucié de la proportion de logements prévus par rapport au nombre de bureaux. Sur ce point, c'est le maire qui a pris la parole : « Nice ne peut pas se reposer uniquement sur une offre touristique. Notre préoccupation pour les années futures reste l'emploi. »

Enfin, à l'attention des hôteliers qui ont soulevé la question, une offre d'hébergements touristiques nouvelle accompagnera bien le futur Parc. « La ligne 2 du tramway, notamment, a pour objectif de drainer les congressistes du monde entier de l'aéroport international ou du parc des expositions vers le cœur de la ville. »

Le futur cœur battant de la métropole se dessine. Les projets sont présentés aux Niçois au Forum de l'urbanisme, place Gautier dans le Vieux-Nice, ou dans l'immeuble le Phare, à l'Arénas. L'enquête publique, elle, se poursuit jusqu'au 30 avril prochain.

GUI. BERTOLINO

(1) La prochaine aura lieu le 12 avril, même lieu, même heure (17 heures).
(2) Nouveau parc d'exposition, création de logements sur près de 100 000 m² et de bureaux sur 320 000 m², ou encore l'accès à la future gare multimodale.



Hier, toutes les personnes intéressées par l'aménagement du quartier de l'Arénas ont pu questionner le maire et l'architecte. (Photo P. Lapoirie)

Nice-Matin, le 13 avril 2012

nice-matin | 24
Vendredi 13 avril 2012

Grand Arénas : les dés sont (presque) jetés

Deuxième et dernière réunion publique, hier, consacrée au devenir de la plaine du Var : 51 ha et quelque 700000 m² constructibles.

Ultime occasion, donc, pour intervenir sur un projet d'aménagement colossal qui a prévu de s'étaler jusqu'en... 2025 ! Autant dire que les remarques faites aujourd'hui – soit lors des deux réunions publiques, soit au fil des registres ouverts au Forum de l'urbanisme et à la salle d'exposition du Phare, à l'Arénas – risquent de peser lourd demain.

Le président de l'établissement public d'aménagement (EPA), Christian Tordo, a donc rappelé les grandes lignes du projet mis en forme par l'architecte catalan José Lluís Mateo. Parmi les questions soulevées par les auditeurs hier, celle concernant la future gare multimodale qui comporterait six voies : « Exact, répond Christian Tordo. Le projet prévoit d'ores

et déjà la possibilité de passer à huit si la LGV était construite dans 30 ou 40 ans. Ce qui ne veut pas dire que des trains circulant à 320 km/h frôleront les quais ! »

Autre inquiétude, le risque d'expropriation lié au programme du Grand Arénas. C'est Alain Philip, adjoint à l'urbanisme, qui prend la parole : « Peu de terrains privés sont concernés par le Grand Arénas, environ 5 %. Deux possibilités. Soit une DUP (Déclaration d'utilité publique) est votée et les propriétaires sont expropriés. Mais des programmes privés sont aussi possibles, à condition de respecter les règles dictées par les collectivités. Comme pour Nice Méridia. »

Un bilan sera tiré au terme des deux réunions et à la vue des mentions portées dans les registres. Il sera présenté aux membres du conseil d'administration de l'EPA, qui délibéreront sur les enseignements de la concertation.

G. B.



C'était, hier, la dernière occasion de débattre du projet d'aménagement du Grand Arénas. (Repro N.-M.)