



COMMUNE DE NICE

OPERATION D'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL NICE-AEROPORT – SECTEUR GRAND ARENAS ILOT 3.5 bis

**Déclassement et désaffectation du domaine public métropolitain
d'emprises issues du chemin de l'Arénas et de la rue Costes et Bellonte,
comprenant la liaison piétonne vers le boulevard René Cassin
en vue de leur cession à l'EPA Plaine du Var**

NOTICE EXPLICATIVE



1- Préambule

a- Contexte

Situé à l'Ouest de la Commune de Nice, la Plaine du Var, peuplé de 116 000 habitants et accueillant plus de 60 000 emplois, s'étend sur 23 kilomètres du nord au sud, depuis la mer Méditerranée jusqu'aux premières gorges alpines et sur 3 à 5.5 kilomètres environ, de crête à crête, d'Est en Ouest.

Localisé sur la Plaine du Var, le périmètre de l'Opération d'Intérêt National Eco-Vallée (OIN) recouvre une superficie de 10 000 hectares.

Il s'agit d'un territoire vivant, caractérisé par la présence de fleuve et des vallons, par des espaces naturels et agricoles, par un riche patrimoine ancien (villages perchés), par une urbanisation variable, se densifiant dans la partie sud de la plaine et des infrastructures de transport de rang métropolitain (autoroute, voies ferrées, aéroport international, ...).

Qualifié de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la Plaine du Var a été identifiée comme un territoire clé pour le développement économique, social et écologique. Il fait l'objet d'un intérêt marqué de la part de porteurs de projets publics ou privés.

Le 12 mars 2012, un protocole de partenariat entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Nice et l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de la Plaine du Var, a été signé, en vue de permettre d'engager la mise en œuvre de l'opération d'intérêt national Eco-Vallée (annexe 1).

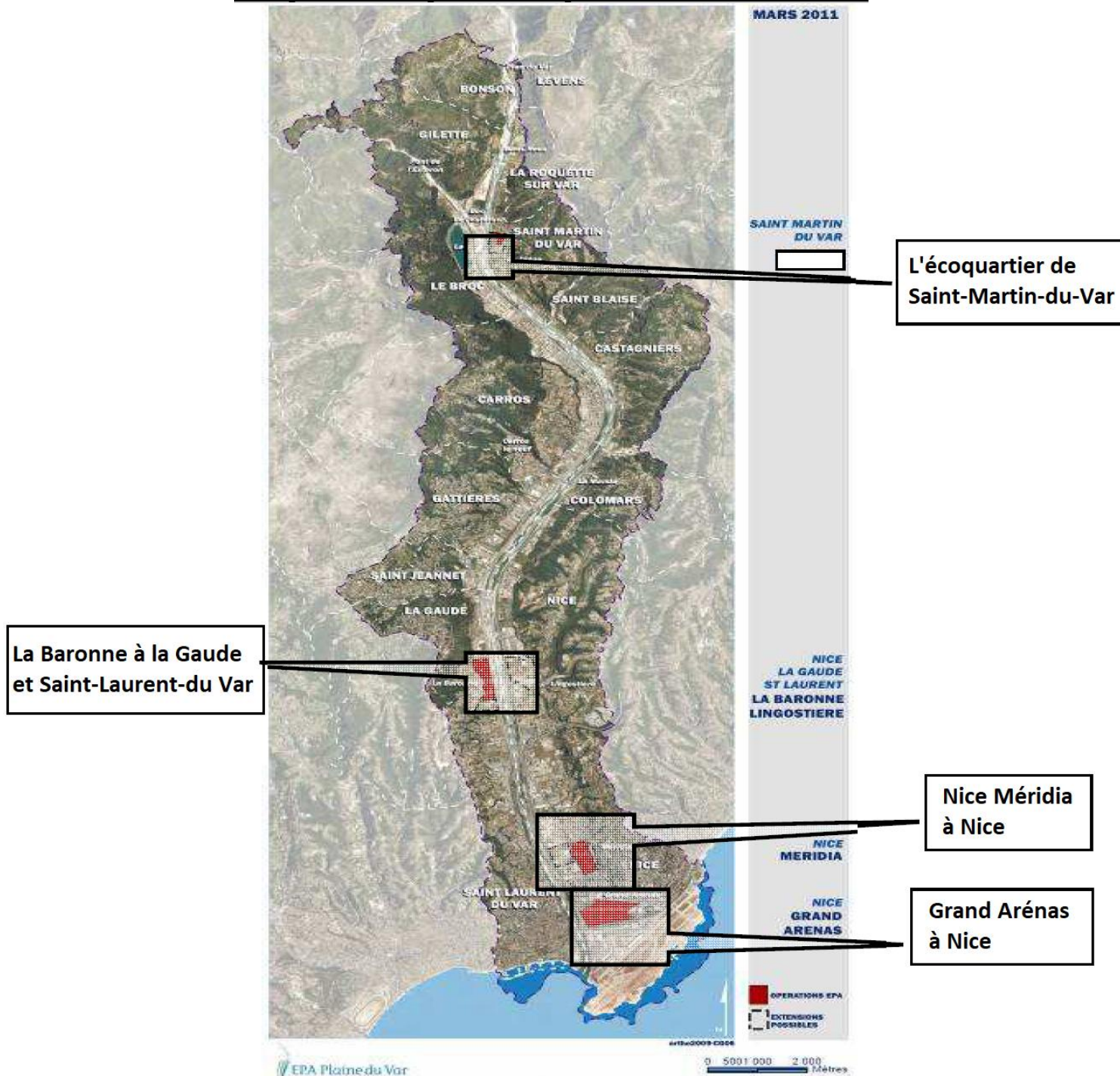
Ce protocole fixe les enjeux et les objectifs pour l'Eco-Vallée, définit les orientations urbaines et la programmation associée aux premières opérations prioritaires qui sont menées par l'EPA Plaine du Var et précise les engagements pris par chaque signataire, jusqu'en 2026.

Ce protocole a fait l'objet d'un avenant signé le 11 juillet 2019.

L'opération d'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal Nice-Aéroport, faisant partie des opérations prioritaires du protocole, a fait l'objet d'une déclaration de projet pour l'aménagement des espaces public et voiries suivant délibération numéro 2013-014 du Conseil d'Administration de l'EPA en date du 8 Juillet 2013. Située en contiguïté avec le périmètre de la zone d'aménagement concertée (ZAC) de « Grand Arénas », elle prévoit la réalisation de l'équipement de transports du pôle d'échanges multimodal d'une part, mais également plusieurs programmes immobiliers privés en lien avec le nouveau centre d'affaires international objet de la ZAC Grand Arénas et le futur parc des expositions. Le lot 3.5bis est l'un des programmes immobiliers de l'opération d'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal Nice-Aéroport.

Enfin, c'est par convention du 11 avril 2013 (annexe 2) que la Métropole Nice Côte d'Azur a organisé le transfert de propriété de son foncier au profit de l'EPA de la Plaine du Var, sous condition préalable de désaffectation et de déclassement du domaine public, en vue de réaliser l'opération d'aménagement susvisée.

Les opérations du protocole de partenariat au sein de l'OIN :



b- Présentation détaillée de la ZAC du Grand Arénas et du PEM

L'opération Grand Arénas est l'une des opérations emblématiques du projet urbain de la métropole niçoise. Elle s'étend sur une superficie d'environ 49 ha et se compose de deux périmètres opérationnels distincts :

- Sur 8 ha environ, le programme du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) Nice-Aéroport permet la mise en place des infrastructures de transports (tramway, gare routière, halte ferroviaire et à terme gare ligne nouvelle) et la viabilisation des premiers îlots mixtes du quartier.
- Sur les 41 ha restants, le projet urbain prévoit la réalisation de bureaux, logements, hôtels, services, commerces rendus nécessaires par la fréquentation du site, d'un parc des expositions et des espaces publics les viabilisant, dans le cadre d'une procédure d'aménagement de ZAC.

L'opération s'adosse directement au principal quartier central des affaires des Alpes Maritimes, l'Arénas ; qui totalise déjà plus de 350 entreprises et près de 7 000 emplois (190 000 m² SDP).

Localisée à proximité de la sortie d'autoroute A8, cette opération bénéficie d'une localisation stratégique. Son articulation autour du Pôle d'Echanges Multimodal (*Tramway, Gare Routière, Gare TGV*), ainsi que du deuxième aéroport international français, lui confère par ailleurs une accessibilité renforcée de même que des flux passagers importants.

Pour accompagner ce développement et réunir les conditions de réussite d'un tel projet, environ 14 ha d'espaces publics seront aménagés afin de créer du lien entre les espaces. Ce travail passe notamment par l'aménagement de cheminements apaisés, le développement d'usages plus urbains (déambulation, vie de quartier), ainsi que par un paysagement soutenu.

Le plan guide et le plan de programmation constituent l'annexe 3 et 3bis du dossier d'enquête publique.

Objectifs :

- Transformer le quartier, aujourd'hui fragmenté par les voies et infrastructures, rendu peu lisible par la juxtaposition des activités agroalimentaires du Marché d'Intérêt National (MIN) ainsi que par les fonctionnalités inhérentes d'une zone de faubourg aéroportuaire (parking, hôtellerie) et ainsi créer un morceau de ville.
- Renforcer l'attractivité économique du territoire, au travers d'un environnement économique favorable ainsi que d'une offre immobilière contemporaine à destination des entreprises (nouvelle capacité d'accueil d'environ 22 000 emplois)

En complément des fonctions économiques, l'opération prévoit d'assurer une mixité sociale et fonctionnelle du quartier au travers d'une offre de logement diversifiée, permettant l'accueil de plus de 4 000 habitants (à partir de 2023).

Dans la perspective d'accentuer par ailleurs le rayonnement du territoire et le renforcement de la filière « tourisme d'affaires », l'opération PEM / Grand Arénas prévoit d'accueillir d'ici 2027 le futur Parc des Expositions et des Congrès international (PEC), en lieu et place du MIN.

L'opération porte également une ambition forte en matière de renaturation du secteur et de désimperméabilisation (conduisant à une meilleure infiltration des eaux notamment), pour mieux prévenir les risques naturels et climatiques et limiter ainsi l'impact des épisodes méditerranéens.

Programmation :

Le programme des constructions doit permettre de développer à terme 630 000 m² de surface de plancher (SDP) sur les secteurs de la ZAC et du PEM, incluant :

- 155 000 m² de logements (2 300 unités),
- 275 000 m² de bureaux,
- 85 000 m² d'hôtellerie, de commerces et de services de proximité,
- 115 000 m² d'équipement, dont un Parc des Expositions et des Congrès d'environ 43 000 m².

Calendrier :

Entre 2011 et 2013, les études préliminaires de la ZAC Grand Arénas sont menées par le groupement Mateo Architectura (mandaté de 2011 à 2019).

Le dossier de création de la ZAC Grand Arénas a été approuvé par arrêté préfectoral du 6 août 2013 ; permettant de poser les jalons de la composition urbaine et de la programmation.

Une mise à jour du plan guide de 2013 a été confiée en 2019 à la nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, conduite par l'agence Leclercq Associés avec en groupement l'agence Base et Artelia.

Les grands principes de composition et orientations programmatiques définies au stade du dossier de création de la ZAC sont maintenues. Une reprise du schéma de composition a été opérée avec pour objectif d'intégrer le futur quartier dans un milieu paysager plus qualitatif, en proposant des espaces publics et une trame viaire apaisés et interconnectés, tirant partie des différents modes de transports individuels et collectifs tout en laissant plus de place aux modes de déplacements doux, toujours dans

l'optique de faciliter l'accès aux programmes du quartier et aux grands équipements publics que sont le PEM et le PEC.

Dates clé de la ZAC du Grand Arénas :

- *6 août 2013 : arrêté préfectoral de création de ZAC*
- *En cours : dossier de réalisation et programme des équipements publics*

Dates clé du PEM :

- *8 juillet 2013 : déclaration d'intérêt général du PEM*
- *2015 : lancement des travaux d'infrastructures (boulevard Cassin et axe Nord-Sud)*
- *Été 2018 : mise en service de la ligne 2 empruntant l'axe Nord-Sud jusqu'au terminal 1 de l'aéroport*
- *2019 / 2020 : livraison des premiers programmes immobiliers du PEM (Connexio et Unity/Crowne Plaza Nice)*

c- Les principes de déplacement et de circulation du secteur

Le schéma de circulation de la ZAC (annexes 4 et 4bis) prévoit une réduction de la part modale de la voiture par une hiérarchisation des voies :

- L'autoroute A8 reste la voie de transit primaire du secteur,
- Le boulevard Pompidou, la route de Grenoble, le boulevard Cassin, la Promenade des Anglais et la voie Mathis sont des voies de transit secondaires, principaux axes d'accès à la Ville de Nice et au quartier,
- Le chemin de la Digue des Français, le passage des Avitailleurs, le boulevard Montel et l'avenue Maicon ainsi que les autres accès au site sont des voies de transit inter-quartiers qui doivent garder des caractéristiques d'axe de circulation locale, supportant une partie de la desserte interne des quartiers.

Le schéma de circulation sous-tendant le plan-guide de la ZAC aura un impact positif sur le trafic actuel, en convergence avec une offre de transport en commun et de stationnement augmentée (desserte via le futur PEM, lignes 2 et 3 du tramway et future ligne 4, parkings silo en entrée de quartier) :

- Moins d'automobilistes, une place pour chaque usager sur l'espace public et des poches de stationnement mutualisées en entrée de quartier pour conserver un cœur de quartier apaisé ; un travail est par ailleurs réalisé sur le foisonnement des zones de stationnement
- Une circulation fluide avec trois points d'entrée dans le quartier et des bouclages,
- Des voies de desserte interne sécurisées grâce à une vitesse réduite et des largeurs adaptées.

Cette hyper-accessibilité en transport en commun et la réduction de la place de la voiture en cœur de quartier portera la création de nouveaux parcours piétons et permettra de replacer le marcheur et les cycles au centre des logiques urbaines. Chaque voie interne au quartier sera accompagnée d'une piste cyclable bidirectionnelle (ou a minima une circulation vélo sur voie sens unique VL de 3,5 mètres avec marquage pour contre-sens cyclable). Deux perméabilités piétonnes et cycles nord-sud seront disponibles à terme pour franchir le faisceau ferroviaire de manière plus directe

La création et le renforcement des liaisons douces avec les aménagements déjà existant en périphérie (notamment pour le réseau cyclable) permettra de disposer d'un réseau continu dans la vallée du Var. Le quartier du Grand Arénas deviendra ainsi un quartier apaisé et parcouru.

d- L'enquête publique PEM Nice Aéroport (SNCF, 2019)

L'enquête publique a porté sur la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) qui répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien. Les six objectifs généraux du projet sont les suivants :

- Augmenter l'offre ferroviaire,
- Améliorer les temps de parcours,
- Offrir un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité,

- Préserver le développement du fret ferroviaire,
- Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares intermodales,
- Créer une synergie avec les projets urbains structurants.

L'enquête publique avait pour objets principaux de :

- Déclarer d'intérêt public des aménagements et travaux des phases 1 et 2 afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains traversés par le projet en incluant les gares nouvelles et autres ouvrages,
- Mettre en compatibilité les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux concernés par les projets des communes de Marseille, Saint-Cyr sur Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes.

L'enquête d'utilité publique s'est tenue du 17 janvier au 28 février 2022.

La commission d'enquête a émis un avis favorable à la DUP (annexe 5) avec des réserves pouvant facilement être levées et un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) avec des réserves de forme.

e- Le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) et le Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE)

Le secteur du Grand Arénas se situe en zone bleue du PPRI. Le PPRI du Var a été approuvé par arrêté préfectoral du 18 avril 2011. Celui-ci indique que certains projets nouveaux sont autorisés dans la zone du Grand Arénas sous réserve qu'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) soit réalisé au préalable par l'EPA Ecovallée-Plaine du Var. Le futur quartier doit respecter à la fois les prescriptions de ce schéma et celles du PPRI.

Le SCHAE a pour objectif d'établir :

- Un schéma des aménagements projetés n'augmentant pas significativement les risques, n'en créant pas de nouveaux, en proposant au moins deux accès hors d'eau en cas de réalisation des scénarios hydrologiques prévus par le PPRI.
- Une organisation et une gestion cohérentes des débordements du Var en cas de réalisation des scénarios du PPRI.

Le modèle de SCHAE permet de concevoir les aménagements futurs de la ZAC et du PEM en tenant compte de scénarios hydrauliques critiques, en réhaussant notamment, au-delà des cotes d'eau définies par la modélisation, tous les premiers niveaux occupés de manière permanente dans les futurs programmes immobiliers (ilots « étanches »).

Une révision partielle du PPRI de la basse vallée du Var a été élaborée le 25 juin 2013 afin de traduire réglementairement les résultats des études du SCHAE de 2012 (annexe 6).

Afin de s'assurer de la conformité du plan-guide au regard de ces principes, une modélisation hydraulique a été réalisée en 2021 par le groupement Leclercq-Base-Artélia.

Cette modélisation s'est basée sur :

- Le principe de conservation des isocotes de références inscrites dans le PPRI de 2013,
- La vérification des points de contrôle des hauteurs d'eau définies dans le SCHAE de 2012,
- La notion de vulnérabilité qui a permis de guider les choix de conceptions une fois que les comparaisons ci-dessus ont été effectuées.

Dates clé :

18 avril 2011 : arrêté préfectoral approuvant le PPRI

11 décembre 2012 : prescription de la révision partielle du PPRI

29 avril au 31 mai 2013 : enquête publique PPRI

25 juin 2013 : approbation de la révision partielle du PPRI sur le secteur de la basse vallée du Var

2- Opération envisagée

a- Opération

L'EPA a lancé une procédure de consultation pour la cession du lot 3.5 bis en mars 2021, dans le cadre d'une consultation de promoteurs-architectes à titre volontaire, pour la cession du terrain et constructibilité contractuelle associée.



Plan guide de la ZAC Grand Arénas

La consultation s'est déroulée en deux phases :

- La phase 1 « Sélection des candidatures » : à l'issue de cette phase quatre candidats sélectionnés ont été admis à présenter une offre en seconde phase,
- La phase 2 « Sélection de l'offre lauréate » : lors de cette phase, chacun des 4 candidats retenus en phase 1 a présenté une offre. Sur la base des analyses du comité technique des offres remises par les équipes consultées, un jury composé notamment de personnalités qualifiées a proposé un classement des projets en vue de désigner le lauréat de la consultation.

Aux termes d'une décision du Directeur Général de l'EPA en date du 11 Janvier 2022, ce dernier a désigné la société Bouygues Immobilier en tant que lauréat de la consultation.

b- Objectifs de l'opération

Les principaux objectifs du projet immobilier sont les suivants :

- Construire une programmation dotée d'une grande qualité d'usage qui réponde aux enjeux d'innovation et d'animation d'un nouveau pôle d'attraction et de rayonnement

- Promouvoir une offre alternative et diversifiée en bureaux et plateaux d'affaires
- Répondre aux ambitions environnementales et éco-exemplaires de l'Ecovallée avec une ambition forte sur l'énergie, le bioclimatisme, et le confort des usagers
- Achever le front urbain engagé sur le boulevard René Cassin

c- Projection de l'opération

(cf. pièce graphique : situation actuelle-situation projetée annexe 7)

Les principales composantes du projet immobilier porté par Bouygues Immobilier porte sur la réalisation d'un programme tertiaire sur un terrain d'environ 1 645 m², comportant la surface de plancher (SDP) prévisionnelle suivante :

- Bureaux : 6 000 m² SDP
- Commerces : 290 m² SDP
- Emplacements de parking en sous-sol : 43 places

d- Adéquation du projet avec l'intérêt général

En complément des objectifs spécifiques mentionnés ci-dessus (b), le projet immobilier objet du lot 3.5bis contribue aux objectifs visés dans le protocole de partenariat pour les secteurs du pôle d'échanges multimodal et du Grand Arénas répondant à l'intérêt général :

- permettre la réorganisation urbaine de la partie sud de la plaine du Var,
- créer des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var,
- proposer des respirations vertes.

e- Cadre contractuel – conditions de cession des emprises

Afin de permettre la réalisation de l'opération d'aménagement du pôle d'échanges multimodal au sein de laquelle s'inscrit le projet immobilier de Bouygues, en date du 11 avril 2013 l'EPA, la Ville de Nice et la Métropole ont conclu une convention organisant le transfert conditionnel de propriété du foncier maîtrisé par ces dernières.

Cette convention, enregistrée au service des hypothèques (acte authentique), a été soumise à l'approbation des organes délibérants de la Ville de Nice et de la Métropole, ayant notamment approuvé le transfert de propriété des terrains objet de la convention sous condition préalable de déclassement en ce qui concerne ceux relevant du domaine public.

3- Objet de la procédure

a- Objet de la présente enquête publique

La présente enquête publique est organisée dans le cadre du **déclassement d'emprises de voiries métropolitaines**, nécessaires à la réalisation de l'opération de l'ilot 3.5 bis et conformément au protocole de partenariat et de la convention du 11 avril 2013 qui organise le transfert de propriété sous condition préalable de désaffectation et de déclassement du domaine public.

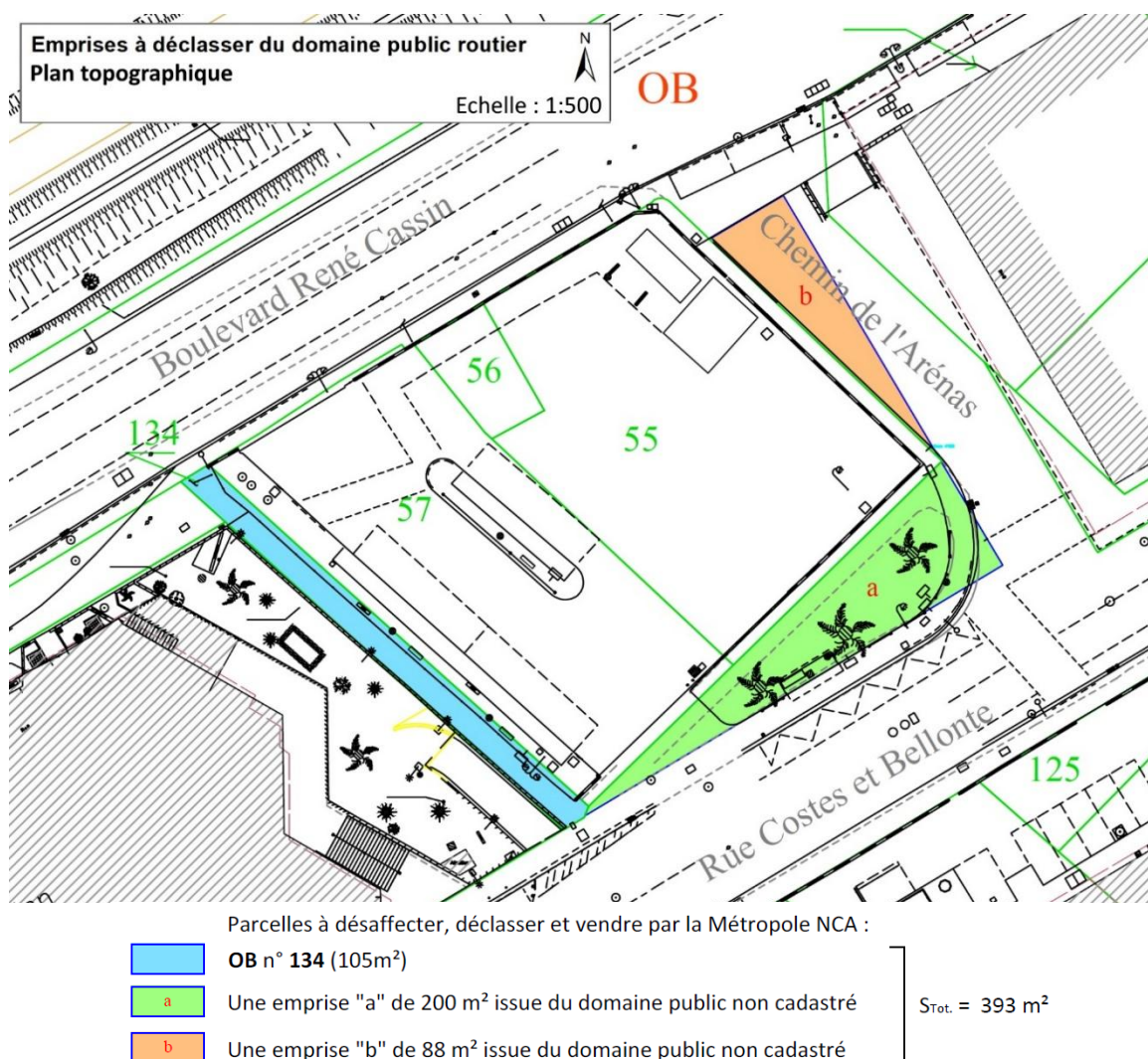
Ainsi, dans le cadre de la réalisation de l'ilot 3.5 bis, la Métropole Nice Côte d'Azur envisage le transfert de propriété d'emprises issues du domaine public routier métropolitain, à savoir :

- une emprise du chemin de l'Arénas,
- une emprise de la rue Costes et Bellonte,
- ainsi que la parcelle OB n°134, constituant une liaison piétonne vers le boulevard René Cassin.

b- Emprise foncière

L'emprise foncière concernée par le projet de déclassement nécessitant une enquête publique préalable représente une superficie maximale de **393 m²**, comprenant :

- la parcelle cadastrée section OB n°134, de 105 m², sous teinte bleu sur le plan ci-dessous,
- une emprise, dénommée « a », issues du domaine public non cadastré, d'une superficie 200 m², sous teinte verte sur le plan ci-dessous,
- une emprise, dénommée « b », issue du domaine public non cadastré, d'une superficie de 88 m², sous teinte orange sur le plan ci-dessous.



c- Usages actuels du site

L'actuel site faisant l'objet de la procédure d'enquête publique de déclassement, nécessaire à l'opération d'aménagement de l'ilot 3.5 bis de la ZAC Grand Arénas, est situé au 175 boulevard René Cassin.

Cet ilot est bordé par plusieurs voies publiques :

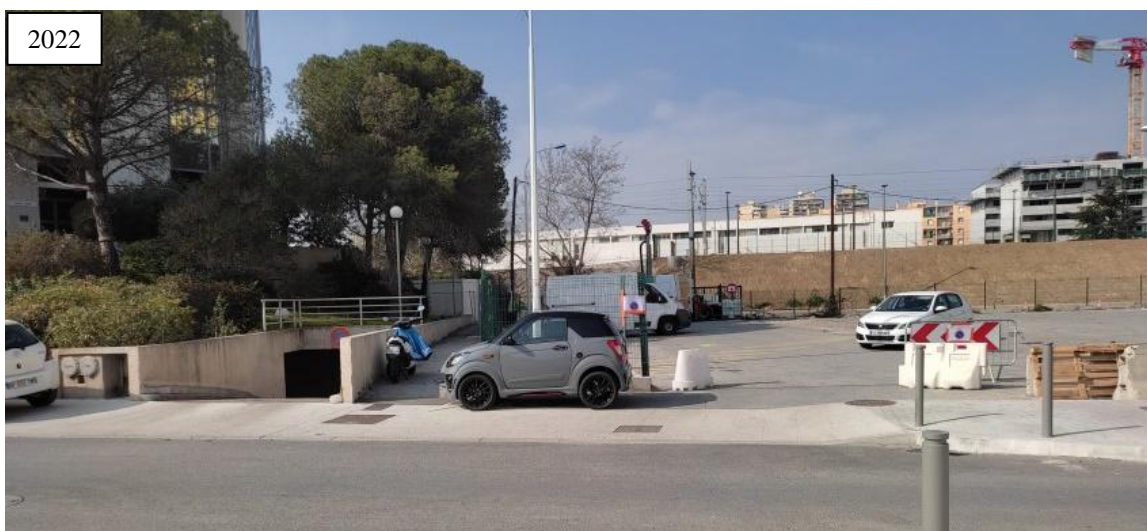
- la rue Costes et Bellonte au sud, voie de circulation,
- le boulevard René Cassin au nord, voie de circulation,
- le chemin de l'Arénas à l'est, ancienne voie de circulation, réaménagée depuis 2020 en parvis piétons,
- un cheminement piéton, sans dénomination, à l'ouest,

Il est également bordé des équipements suivants :

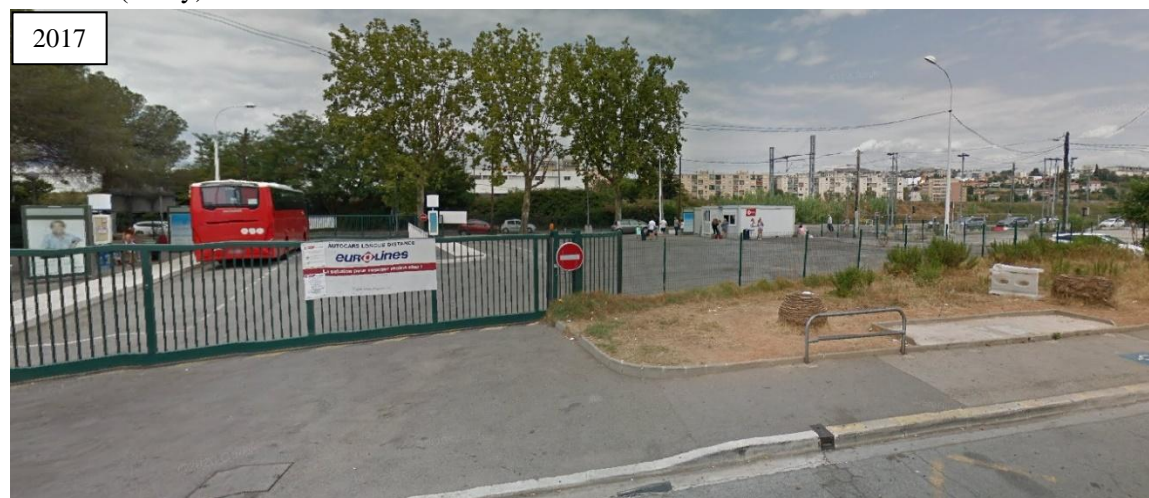
- au sud, un parking réservé au personnel de l'aéroport Nice Côte d'Azur,
- au nord, la voie des chemins de fer de Provence,
- à l'est, le nouveau bâtiment The Crowne Plaza (hôtellerie) correspondant à l'ilot 3.5 de la ZAC,
- à l'ouest, le Radisson Hôtel Nice Airport, dénommé « Park inn ».

L'ilot 3.5 bis est représenté en tiretés bleus sur les plans ci-après et se compose :

- D'une emprise privée, cadastrée section OB numéros 55, 56 et 57, constituant un terrain nu, actuellement utilisé comme parking provisoire non réglementé par la Métropole Nice Côte d'Azur.



Initialement, ce terrain faisait l'objet d'un bail de location privé au profit d'une société de transport (Eurolines), puis a été utilisé en tant que base vie de chantier pour les opérations de la ZAC Grand Arénas et du pôle multimodal (jusqu'en 2021), notamment pour la réalisation de l'îlot 3.5 (Unity).



S'agissant d'un terrain n'ayant jamais été incorporé au domaine public routier, aucune procédure d'enquête public de déclassement n'est envisagée sur cette espace en vue de mettre en œuvre le programme de l'îlot 3.5bis.

- D'une emprise cadastré OB n°134, d'une contenance de 105 m², en nature de chemin piéton permettant d'effectuer une liaison entre la rue Costes et Bellonte et le Boulevard Renée Cassin. Cette liaison est représentée en bleu sur les plans ci-dessous.



- D'une emprise, dénommée « a », issues du domaine public routier métropolitain, non cadastré, d'une superficie 200 m². Cette emprise constituait initialement une partie du trottoir de la rue Costes et Bellonte (avant 2017).

Lors du lancement des opérations de la ZAC Grand Arénas et du pôle d'échanges, cet espace a été clôturé pour l'installation d'une base vie de chantier (entre 2018 et 2021).

Depuis, l'emprise « a » a été restituée et est restée en l'état, dans l'attente de la mise en œuvre du programme de l'îlot 3.5bis.

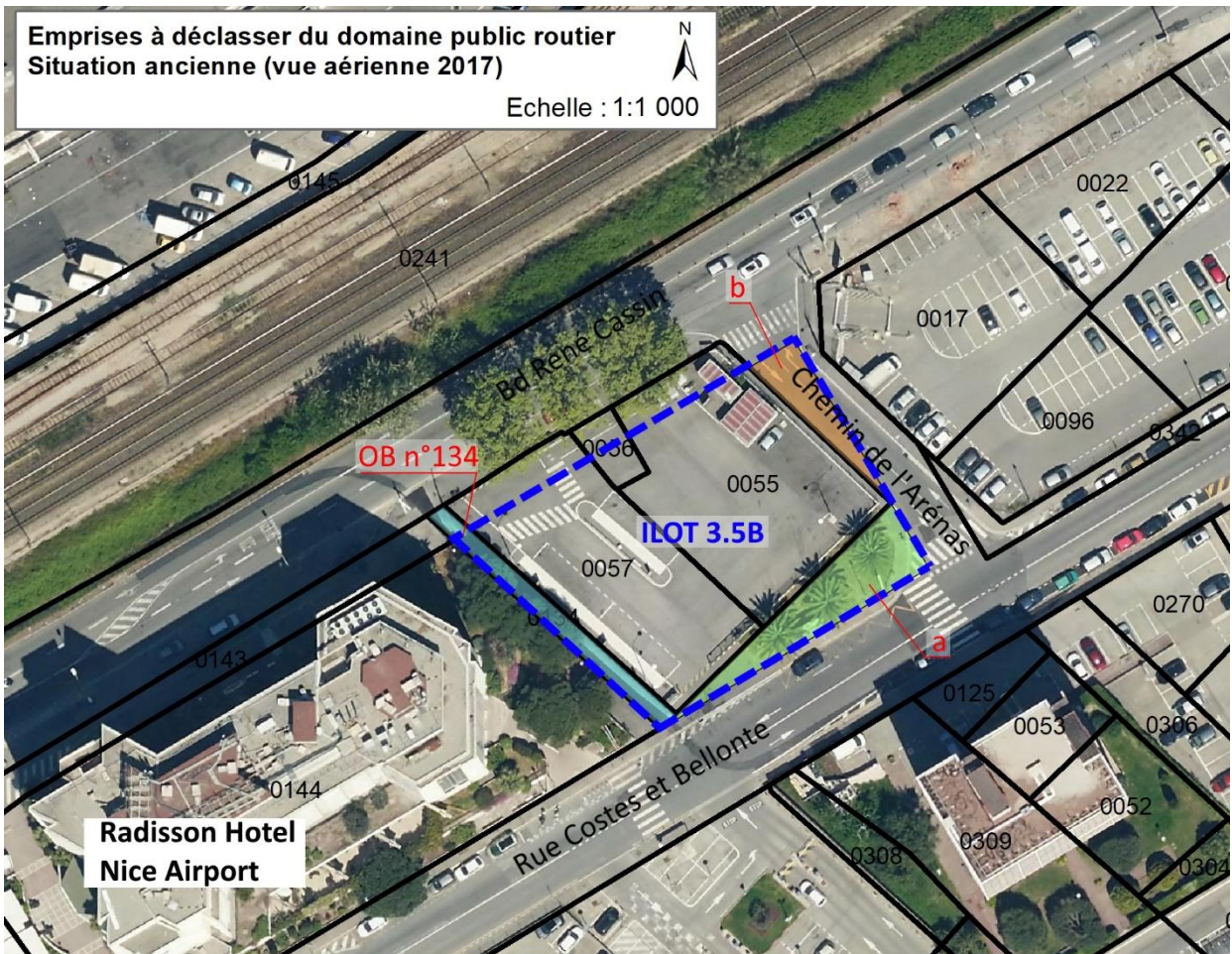
Cette emprise est représentée sous teinte verte sur les plans ci-dessous.

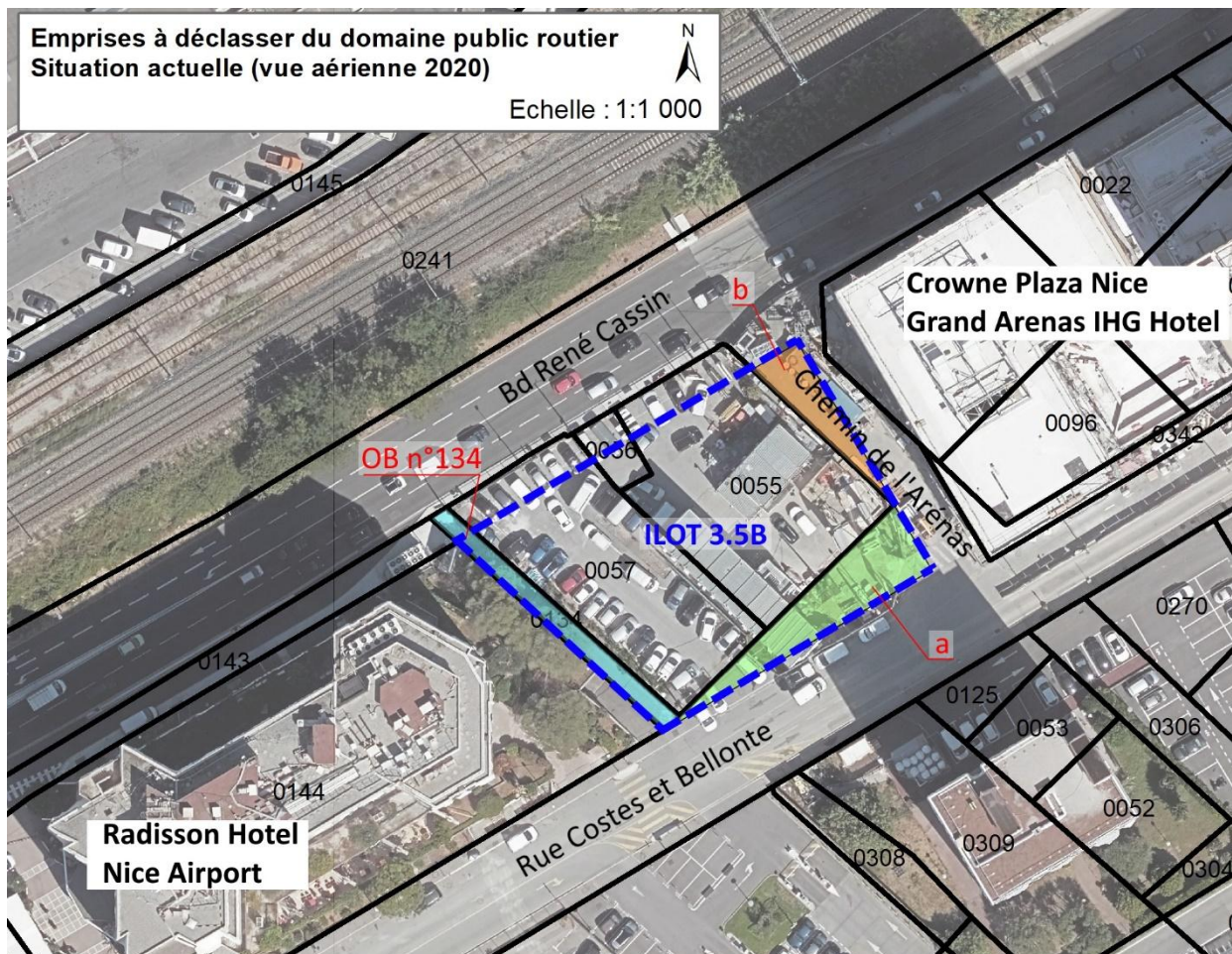


- Et d'une emprise, dénommée « b », issue du domaine public routier métropolitain, non cadastré, d'une superficie de 88 m². Cette emprise constituait initialement une partie du chemin de l'Arénas, voie de circulation à double sens, permettant la liaison entre la Rue Costes et Bellonte et le boulevard René Cassin.

Au cours des opérations des opérations susmentionnées et notamment de la réalisation de l'îlot 3.5, le chemin de l'Arénas a été fermé à la circulation routière et a été utilisé pour partie comme base vie de chantier. L'autre partie de ce chemin a été réaménagé par l'EPA et constitue aujourd'hui une voie piétonne.

Depuis, l'emprise « b » a été restituée et est restée en l'état, dans l'attente de la mise en œuvre du programme de l'îlot 3.5bis.





d- Modification des conditions de circulation des usagers de la voirie

La présente enquête publique vise à préciser les conditions de circulation des usagers à l'issue de la procédure de déclassement.

❖ Situation ancienne (avant 2019) :

- Le chemin de l'Arenas, d'une longueur de 40 m environ et d'une largeur de 7 m environ, permettait de rejoindre à pied, comme en véhicule, la rue Costes et Bellonte depuis le boulevard René Cassin. Ce tronçon était à sens unique pour les véhicules légers et équipé d'un trottoir (avec traversées piétonnes).
Le trafic moyen journalier de ce tronçon était de 8 280 véhicules/heure.
- La rue Costes et Bellonte, d'une longueur de 245 m environ et d'une largeur de 12 m environ (dans sa partie Ouest) disposait d'une voie à double sens et de trottoirs des deux côtés de la voie. Dans le cadre de sa circulation général, le sens ouest-est ne permettait que la desserte des parcs de stationnements de l'aéroport et des bâtiments, sans pouvoir déboucher sur une autre fois de circulation.
Le trafic moyen journalier de ce tronçon était de 16 000 véhicules/heure comprenant les 8 280 véh/h provenant du chemin de l'Arenas, le reste du trafic provenant de la rue des Grenouillères.
- Le chemin piéton entre la rue Costes et Bellonte jusqu'au boulevard René Cassin, d'une longueur de 42 m environ et d'une largeur de 2,50 m environ constitue une voie à usage unique pour les piétons.
- Concernant le boulevard René Cassin, ce dernier n'est pas concerné par la procédure de déclassement et de vente, néanmoins, il est rappelé que cette voie était à double sens et comportait un trafic moyen journalier d'environ 15 000 véh/h dans chaque sens.

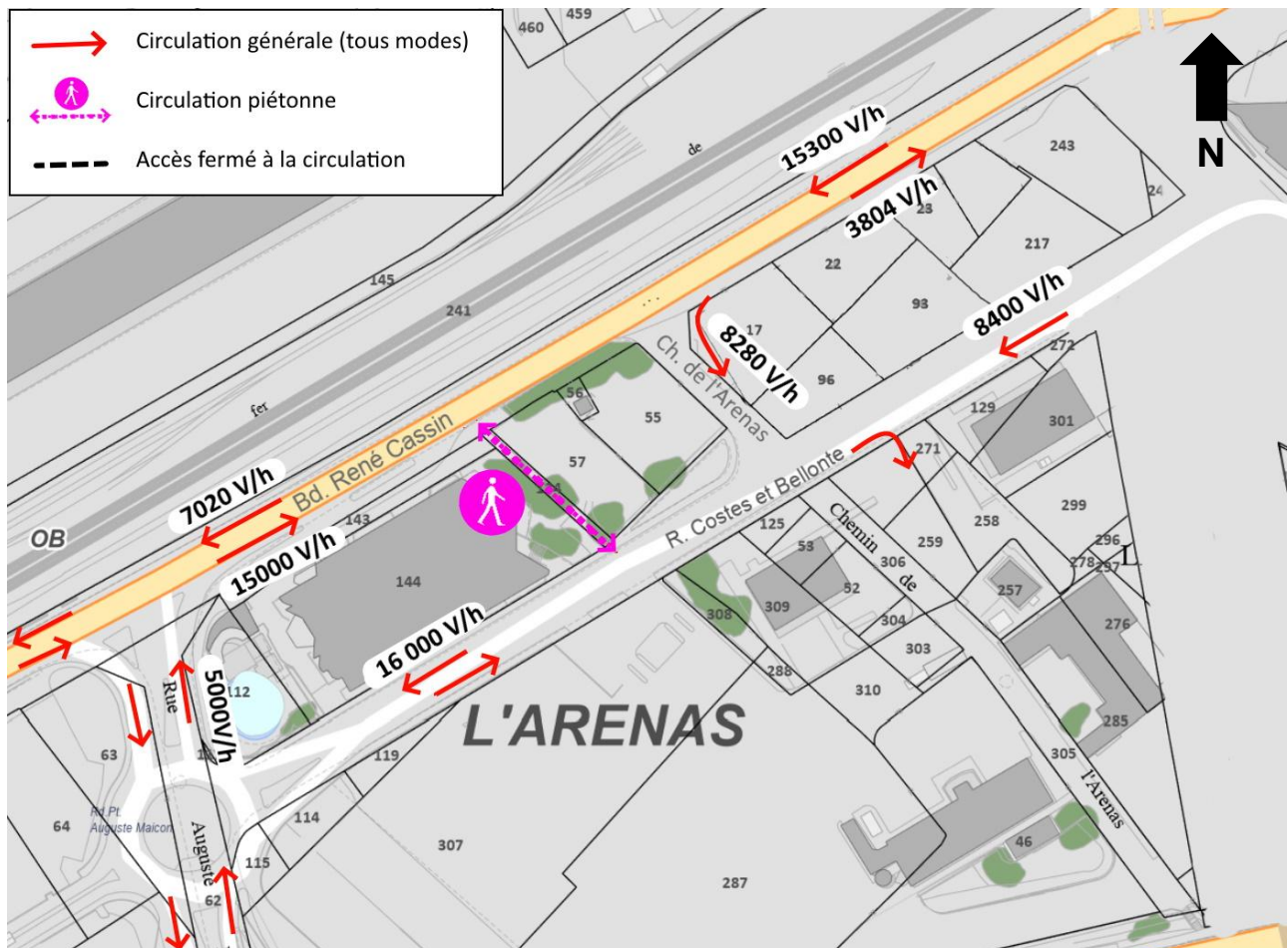


Schéma des modes de circulation avant 2019

❖ Situation actuelle :

- Le chemin de l'Arénas a été réaménagé par l'EPA selon un nouvel alignement conforme à la réalisation des ilots de la ZAC Grand Arénas, dans le cadre du réaménagement de la partie Est de la rue Costes et Bellonte et de la desserte piétonne du programme Unity. Ce parvis public comporte une circulation ouverte aux piétons.
- La rue Costes et Bellonte, d'une longueur de 245 m environ et d'une largeur de 12 m environ (dans sa partie Ouest) dispose désormais :
 - o D'une portion de voie à sens unique sur sa partie Est réaménagée (entre l'Axe Nord-Sud et l'ilot 3.5 bis) bordée d'un parvis piéton en partie nord.
 - o D'une portion de voie à double sens équipée de trottoirs sur sa partie Ouest entre l'hôtel Radisson (ex-Park-Inn) et l'avenue Auguste Maicon (profil identique à la situation antérieure de 2019).

Le trafic moyen journalier sur ce tronçon n'est pas connu. Les principaux flux en présence sur la rue Costes et Bellonte sont liés à l'existence d'un parking provisoire non réglementé sur le site qui a vocation à disparaître dans le cadre du projet.

- Le chemin piéton entre la rue Costes et Bellonte et le boulevard René Cassin a été conservé pour permettre de maintenir cette connexion piétonne pendant les travaux de réaménagement du chemin de l'Arénas (qui était alors temporairement fermé au public).
- Concernant le boulevard René Cassin, ce dernier a conservé sa configuration à double sens et comporte un trafic moyen journalier d'environ 15 968 véh/h dans le sens ouest-est et seulement 894 véh/h dans le sens opposé (vers l'aéroport). Ainsi, les récents aménagements ont démontré une légère hausse de la circulation d'un sens, tandis qu'il est prouvé une réduction importante du trafic en direction de l'aéroport, de l'ordre de 6 000 véh/h.

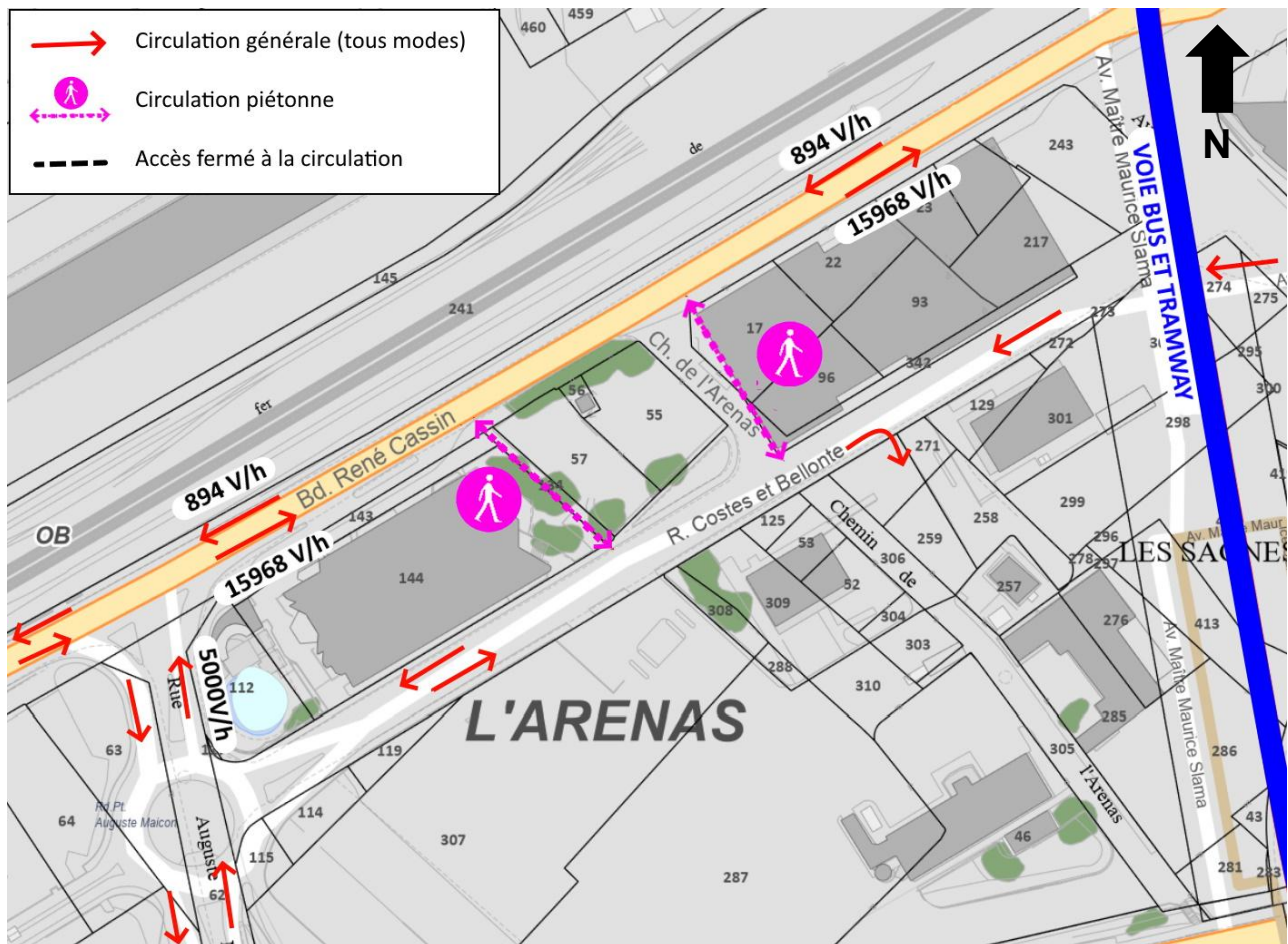


Schéma des modes de circulation à ce jour (2022)

❖ Situation projetée (après déclassement) :

- La rue Costes et Bellonte conservera son aménagement actuel à l'échéance de la livraison de l'îlot 3.5 bis, à savoir :
 - o une portion de voie à sens unique sur sa partie Est (entre l'Axe Nord-Sud et l'îlot 3.5 bis) bordée d'un parvis piéton en partie nord
 - o une voie à double sens équipée de trottoirs sur sa partie Ouest entre l'hôtel Radisson (ex-Park-Inn) et l'avenue Auguste Maicon (profil identique à la situation ante 2019 inchangée).

A plus long terme, à l'issue de la livraison de l'îlot 4.2 (ACA) situé au sud de la voie, le profil de l'ensemble de la rue Costes et Bellonte sera élargi par l'EPA en une voie à double-sens, intégrant des aménagements paysagers une piste cyclable et des cheminements piétons. (cf. plan des circulations - annexe 4bis)

- Le chemin piéton entre la rue Costes et Bellonte et le boulevard René Cassin sera définitivement supprimé et est d'ores et déjà compensé par les aménagements du parvis piétonnier à l'Est, réalisés dans le cadre du réaménagement du chemin de l'Arénas.
- Le chemin de l'Arénas, réaménagé en parvis, conservera une circulation ouverte aux piétons.

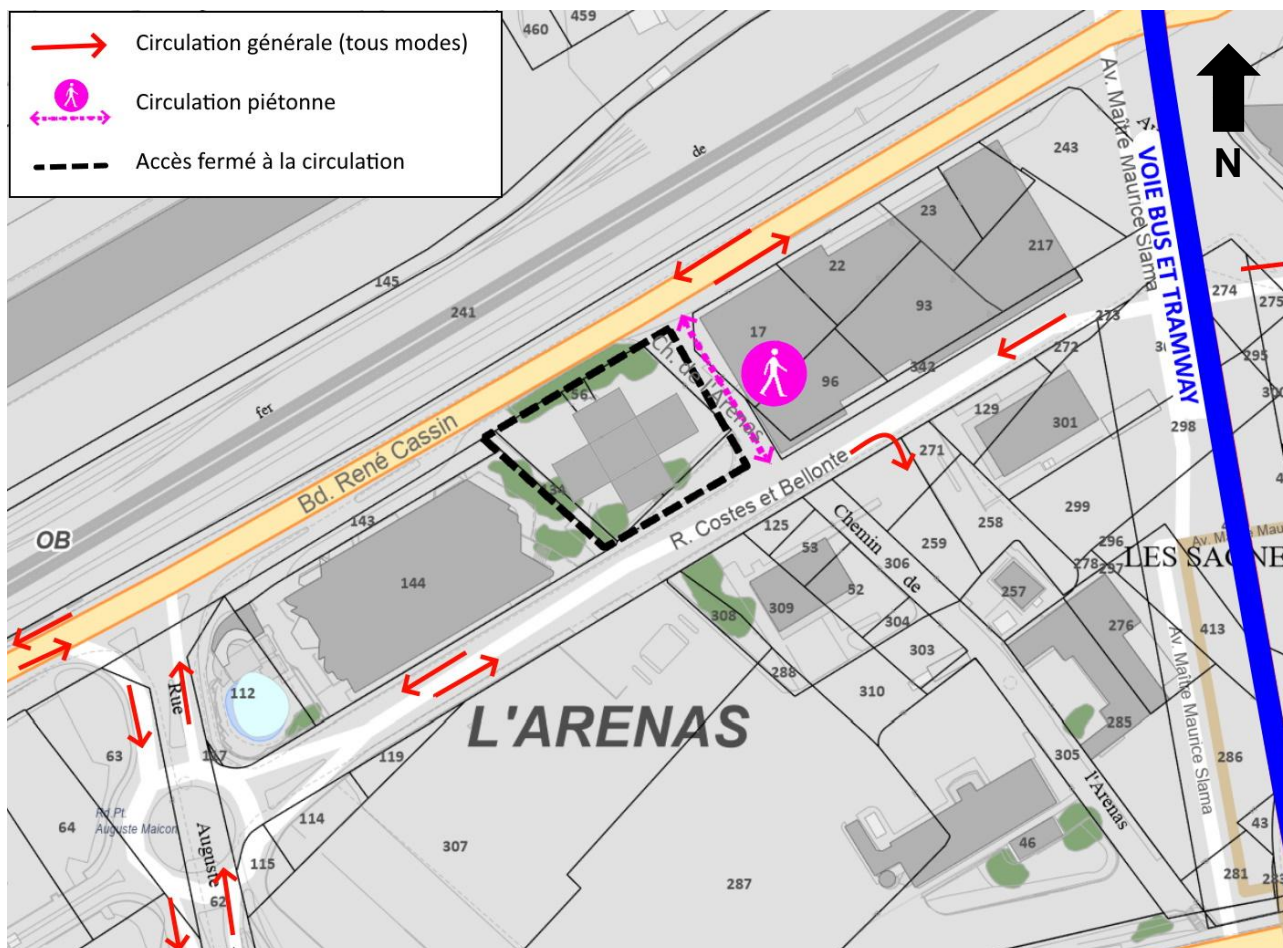


Schéma des modes de circulation projeté (après déclassement)

Au regard des études de circulation menées en 2014, 2019 et 2022, la désaffectation des espaces concernées par l'enquête publique ne générera pas d'augmentation du trafic routier. Pour mémoire, le site est actuellement occupé par un parking provisoire non réglementé, accessible depuis la rue Costes et Bellonte qui génère des flux ayant vocation à disparaître dans le cadre du projet immobilier. Le parking souterrain du futur immeuble de bureaux proposera 43 places VL, accessibles depuis le boulevard Cassin. Aucune augmentation de flux n'est attendue sur la rue Costes et Bellonte.

Les emprises qui font l'objet de la procédure de déclassement seront fermées à la circulation publique et désaffectées.

Une fois désaffectées et déclassées, les emprises de voirie nécessaires à la réalisation du projet feront l'objet d'un acte de transfert par la Métropole Nice Côte d'Azur au profit de l'EPA Plaine du Var.

Enfin, durant les travaux, la circulation routière sera maintenue, la circulation des véhicules et des piétons sera conservée en limitant au maximum les perturbations du trafic routier.

e- Règlement d'urbanisme opposable

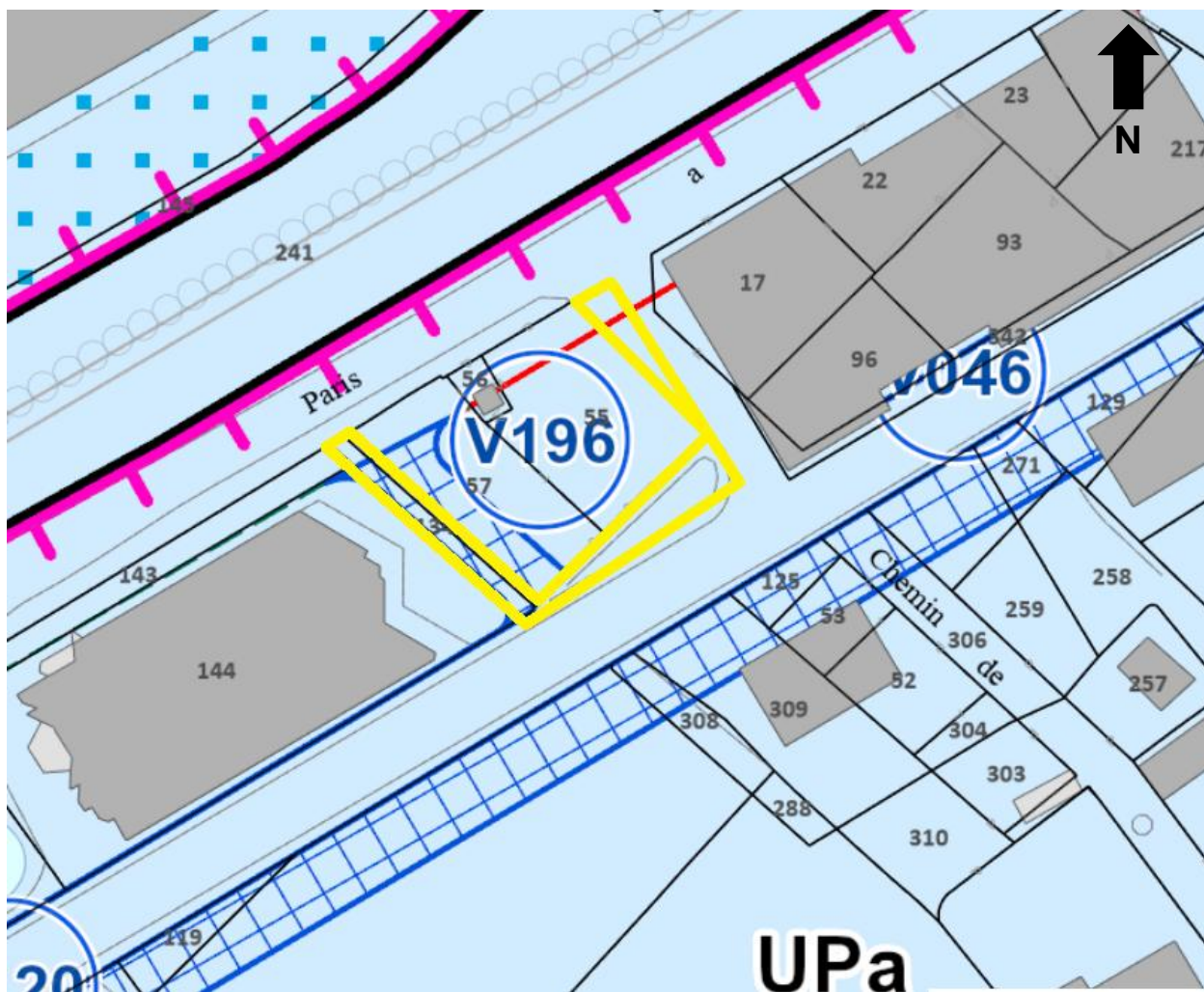
Le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain a été approuvé le 25 octobre 2019. La Modification Simplifiée n°1 a été approuvée par délibération du Conseil Métropolitain du 21 octobre 2021.

Une partie de l'emprise du projet est aujourd'hui grevée d'un Emplacement Réservé Voirie (ERV n°196) au profit de l'Etat, néanmoins, la réalisation de ce projet n'est plus programmée et cet ERV a été inscrit au profit de l'Etat par erreur.

Afin de supprimer cette réserve et ne pas obérer l'opération au regard des règles d'urbanisme, la Métropole Nice Côte d'Azur a mis en œuvre son droit de délaissement auprès des services de l'Etat, par lettre recommandée en date du 19 mai 2022, réceptionnée le 24 mai 2022 par la préfecture.

Par courrier du 9 août 2022, la préfecture des Alpes-Maritimes a renoncé à la mise en œuvre de ce projet et a informé que cet emplacement réservé peut être supprimé du plan local d'urbanisme.

Cette suppression sera ainsi opérée lors de la prochaine modification du PLUM.



Extrait du PLUM approuvé le 25 octobre 2019 modifié le 21 octobre 2021

L'intégralité du plan de zonage (feuille 7 « Aéroport ») assorti de sa légende, ainsi que le règlement associé à la zone UPa du PLUM sont consultables en annexe 9 et 9bis dudit dossier d'enquête publique.

4- Inscription du projet dans la procédure

a- Rappel des textes du déroulement de l'enquête :

- Champ d'application des dispositions du code des relations entre le public et l'administration (L134-1 du CRPA)

Sans préjudice de dispositions particulières figurant dans d'autres textes, le présent chapitre régit les enquêtes publiques qui doivent être organisées par l'administration et qui ne relèvent ni du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ni du code de l'environnement.

- Dispositions applicables dans le cas où il existe un établissement public de coopération intercommunale (articles L.141-12 et R.141-22 du CVR)

Les attributions dévolues au maire et au conseil municipal par les dispositions du présent code sont exercées, le cas échéant, par le président et par l'assemblée délibérante de l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

- Lieu du déroulement de l'enquête (articles R.134-6 et R.134-7 du CRPA)

L'enquête publique est ouverte à la mairie de la commune ou d'une des communes où doit être réalisée l'opération projetée en vue de laquelle l'enquête est demandée.

- Arrêté d'ouverture d'enquête (article R.141-4 du CVR)

Le maire de la commune concernée prend un arrêté d'ouverture d'enquête qui désigne un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête et précise l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations.

Lorsqu'une voie appartient à plusieurs communes, un arrêté conjoint d'ouverture d'enquête est pris et signé par les maires de toutes les communes concernées.

- Durée de l'enquête (article R.141-4 du CVR) : 15 jours minimum.
- Composition minimum du dossier d'enquête (article R.141-6 du CVR) :

- a) Une notice explicative.
- b) Un plan de situation.
- c) S'il y a lieu, une appréciation sommaire de dépenses.
- d) L'étude d'impact, lorsqu'elle est prévue par la réglementation en vigueur.

Ledit projet n'est pas soumis à étude impact.

En outre, le projet ne porte ni sur la délimitation ni sur l'alignement des voies communale.

- Publicité de l'enquête (article R.141-5 du CVR)

15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'arrêté du maire est publié par voie d'affiche et éventuellement par tout autre procédé.

- Recueil des observations (article R.134-24 du CRPA)

Les observations formulées par le public sont recueillies sur un registre spécialement ouvert à cet effet. Ce registre, à feuillets non mobiles, est coté et paraphé par le commissaire enquêteur.

Pendant la durée de l'enquête, les observations peuvent être, soit consignées directement sur le registre, soit adressées par correspondance à la mairie du lieu de l'enquête, à l'attention du commissaire enquêteur.

- Clôture de l'enquête (article R.141-9 du CVR)

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est clos et signé par le commissaire enquêteur qui, dans le délai d'un mois, transmet au maire de la Commune le dossier et le registre accompagnés de ses conclusions motivées.

- Consultation du rapport du commissaire enquêteur (article L.134-31 du CRPA)

Les conclusions du commissaire ou de la commission chargée de l'enquête publique sont communiquées, sur leur demande, aux personnes intéressées.

Mise en ligne du rapport du commissaire enquêteur et ses conclusions : les conclusions du commissaire ou de la commission chargée de l'enquête publique seront mises en ligne sur le site de la Métropole Nice Côte d'Azur : <https://www.nicecotedazur.org/>

b- Procédure de déclassement

Préalablement à la cession des emprises de voirie nécessaires à la réalisation de cette opération, celles-ci doivent faire l'objet d'une désaffectation et d'un déclassement du domaine public, qui devront être constatés et prononcés par délibération du bureau métropolitain, à l'issue d'une enquête publique et après avis rendu par le commissaire enquêteur.

En effet, l'enquête publique préalable est organisée conformément à l'article L.141-3 du code de la voirie routière (CVR), dont les modalités sont prévues par les articles L.141-4, R.141-4 à R.141-6, R.141-8 et R.141-9 du même code, et aux articles du code des relations entre le public et l'administration (CRPA).

L'objet de l'enquête publique est donc de proposer le déclassement des emprises teintées en bleu, vert et orange, sur le plan parcellaire joint au dossier (reporté ici en p.9), d'une superficie maximale de 393 m², à sortir du domaine public routier métropolitain.
