ÉCO VALLÉE
EPA PLAINE DU VAR

CONSEIL D'ADMINISTRATION
03 novembre 2015

DELIBERATION N° 2015-011

Approbation du procès-verbal du Conseil d'Administration du 09 juillet 2015

Vu le décret n° 2015-982 du 31 juillet 2015 modifiant le décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008 portant création de l'Etablissement Public d'Aménagement Ecovallée - Plaine du Var,

Vu l'arrêté de la Ministre de l'égalité des territoires et du logement portant nomination de M. Pascal GAUTHIER en qualité de directeur général de l'EPA Ecovallée - Plaine du Var à compter du 2 Septembre 2013,

Vu le rapport de présentation,

Le Conseil d'Administration :

- Approuve le procès-verbal de sa séance du 09 juillet 2015.

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO

Annexe :
- PV du CA du 09/07/2015

Immeuble Nice Plaza – 455, promenade des Anglais – BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 – Fax 04.93.21.71.26

ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA PLAINE DU VAR
Conseil d'administration du jeudi 9 juillet 2015

Sont présents les administrateurs suivants :

- Hervé BRUNELOT, directeur départemental des territoires et de la mer - Direction départementale des territoires et de la mer
- Marc D'AUBREBY, ingénieur général des Ponts et Chaussées - Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
- Christian GUICHETEAU, directeur départemental des finances publiques - Direction départementale des finances publiques
- Éric LEGRIGEOIS, directeur adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement PACA - DREAL
- Frédéric MAC KAIN, secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes
- Philippe MATHERON, chef du pôle « systèmes territoriaux » et expert en charge des dynamiques métropolitaines - Commissariat général à l'égalité des territoires
- Hervé PAUL, conseiller métropolitain - Métropole Nice Côte d'Azur
- Anne PENELAUD-BRUNET, contrôleur général économique et financier de la région PACA - Trésorerie générale des Bouches-du-Rhône - Direction FIP PACA
- Anne SATTONNET, conseillère départementale - Conseil départemental des Alpes-Maritimes
- Charles SCIBETTA, conseiller départemental - Conseil départemental des Alpes-Maritimes
- Joseph SEGURA, vice-président de la Métropole Nice Côte d'Azur
- Christian TORDO, président du conseil d'administration de l'EPA Plaine du Var, conseiller métropolitain - Métropole Nice Côte d'Azur
- Émile TORNATORE, conseiller métropolitain - Métropole Nice Côte d'Azur
- Frédérique VIDAL, présidente de l'université de Nice Sophia-Antipolis
- Élisabeth VIOLA, directeur interrégional Méditerranée - Caisse des dépôts et consignations

Sont excusés :

- Patrick ALLEMAND, vice-président du conseil régional PACA
- François BERTRAND, sous-directeur de l'aménagement durable - Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, ayant donné pouvoir à Frédéric MAC KAIN

- Éric CIOTTI, président du conseil départemental des Alpes-Maritimes, ayant donné pouvoir à Anne SATTONNET
- Patricia DEMAS, conseillère métropolitaine - Métropole Nice Côte d'Azur, ayant donné pouvoir à Joseph SEGURA
- Christian ESTROSI, président de la Métropole Nice Côte d'Azur, ayant donné pouvoir à Christian TORDO
- Annabelle JAEGER, conseillère régionale - Conseil régional PACA
- Bernard KLEYNHOFF, président de la chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur, ayant donné pouvoir à Frédérique VIDAL
- Éric MARÉE, président du directoire de VIRBAC
- Jean-Pierre MASCARELLI, président délégué du SYMISA, ayant donné pouvoir à Élisabeth VIOLA
- Michel MEÏNI, vice-président de la Métropole Nice Côte d'Azur, ayant donné pouvoir à Charles SCIBETTA
- Gérard PIEL, conseiller régional - Conseil régional PACA

Sont également présents :

- Adolphe COLRAT, préfet des Alpes-Maritimes
- Hubert BLAISON, contrôleur général - CEGEFI
- François FEUILLADE, Métropole Nice Côte d'Azur
- Pascal GAUTHIER, directeur général de l'EPA Plaine du Var
- Olivier SASSI, directeur général adjoint de l'EPA Plaine du Var
- Antoine DELAHAYE, Conseil départemental des Alpes-Maritimes - DRIE
- Sandrine HENCKEL, Région PACA

☆☆☆

La séance est ouverte à 14 h 30
sous la présidence de M. Christian Tordo

M. TORDO.- Nous avons le quorum. Je vous propose de commencer ce conseil d'administration du jeudi 9 juillet.

Vous avez reçu l'ordre du jour. Avant d'entrer dans le détail de cet ordre du jour, je veux accueillir Hervé Paul, maire de Saint-Martin-du-Var, qui siège au titre de la Métropole en remplacement de Charles Scibetta qui reste administrateur mais siège désormais au titre du conseil départemental, et Anne Sattonnet qui nous rejoint, elle aussi au titre du conseil départemental. Nous sommes heureux de vous accueillir.

Un bref commentaire sur l'ordre du jour qui vous a été communiqué, pour indiquer que le point principal concerne bien évidemment l'approbation du projet stratégique et

opérationnel (PSO). Pour éviter toute confusion, je rappelle que le projet stratégique et opérationnel est composé de trois parties qui forment un tout :

- le diagnostic qui avait d'ailleurs déjà été approuvé en conseil d'administration ;
- la partie stratégie du PSO qui avait été approuvée lors du dernier conseil et sur laquelle nous allons revenir ; Pascal Gauthier, notre directeur général, va en commenter les raisons ;
- le troisième aspect de ce document unique est le PPA, le programme prévisionnel d'aménagement dont vous vous souvenez que nous l'avions retiré de l'ordre du jour lors de la dernière séance parce qu'il n'avait pas fait l'objet d'une concertation suffisante, notamment auprès du comité permanent de concertation.

Depuis, nous avons procédé à cette concertation de deux façons : d'abord en mettant un document en ligne sur notre site ; ensuite en réunissant, avec monsieur le préfet ; le comité permanent de concertation qui s'est réuni le 17 juin sur ce document ; la conclusion étant que tant sur le document en ligne que lors de cette réunion du CPC, il n'y a pas eu de demande de modification au document tel qu'il existait et vous avait été soumis en mars, mais nous le soumettrons donc formellement à ce conseil de juillet.

Voilà ce que je voulais simplement dire en termes d'introduction à cet ordre du jour.

Je vous indique également qu'en questions diverses nous échangerons sur un certain nombre d'éléments : l'aéroport, l'avancement de Nice Méridia, la commission sur les modalités d'attribution des ilôts et peut-être quelques mots sur l'avancement des travaux du pont-rail.

Je vous propose de passer d'une manière formelle à l'ordre du jour. La première délibération consiste en l'approbation du procès-verbal du conseil d'administration du 30 mars 2015.

1. Approbation du procès-verbal du conseil d'administration du 30 mars 2015

M. TORDO.- Y a-t-il des remarques sur ce procès-verbal, des propositions de modification, des amendements ? *[Pas de remarque]*

Je vais donc le soumettre au vote.

Aucune observation n'étant formulée, le conseil d'administration, à l'unanimité, approuve le procès-verbal de la séance du 30 mars 2015.

Je vous remercie. Nous pouvons donc passer au deuxième point qui concerne la proposition du projet stratégique et opérationnel tel que je l'ai présenté dans mes propos liminaires. Monsieur le Directeur général, je vous passe la parole.

2. Approbation du projet stratégique et opérationnel (PSO)

M. GAUTHIER.- Comme l'indiquait monsieur le président, nous avons reçu y compris après le 30 mars dernier, qui correspondait à la date du dernier conseil d'administration, des remarques à la fois pour le PPA mais surtout pour la partie stratégique du PSO et il nous a semblé dommage de ne pas les prendre en compte. Voilà pourquoi quelques amendements vous sont proposés sur la partie stratégie, pour prendre en compte par exemple des remarques faites par le président de la chambre d'agriculture, le comité de défense des intérêts de quartier « collines de Crémat » ou par le comité permanent de concertation. Ces modifications vous ont été communiquées dans le dossier qui vous a été envoyé.

Par ailleurs, la dernière partie du PSO, à savoir le programme prévisionnel d'aménagement qui est en clair notre feuille de route pour les années à venir, a été mise sur le site Internet de l'établissement et présentée lors du dernier comité permanent de concertation le 17 juin, comité au cours duquel le débat a pu s'engager, je parle sous le couvert de monsieur le préfet et de monsieur le président, en l'absence de quelques représentants d'associations qui, pourtant, demandaient que le comité permanent de concertation puisse examiner cette dernière partie. Les remarques qui nous ont été formulées n'ont finalement pas bouleversé ou modifié la rédaction que nous vous proposions en mars, puisqu'il n'y a pas eu de demande de modification mais plutôt des contributions nous félicitant sur la qualité du document et approuvant les orientations qui étaient proposées.

Nous avons par exemple reçu deux courriers à la fois du président de la chambre de commerce et d'industrie et de la chambre des métiers et de l'artisanat, indiquant que ce document allait dans le sens qu'ils souhaitaient et qu'ils seraient vigilants à la suite que nous pourrions lui donner.

Le document qui vous est proposé aujourd'hui n'est pas modifié, je propose peut-être de dire concrètement en quoi il consiste.

[Présentation visuelle]

La carte *[secteurs à enjeux]* qui est présentée permet de voir quelle est la vision globale que l'on peut avoir sur ce territoire. Vous savez qu'il nous avait semblé important de pouvoir proposer une destination potentielle pour chacune des zones et de dire quelles sont les zones dans lesquelles il y a vraiment un intérêt agricole, quelles sont les zones

aussi où il y a un intérêt naturel et quelles sont les zones qui pourraient faire l'objet à terme de réflexion, par exemple pour de l'habitat ou de l'économie.

Là-dedans, il fallait naturellement faire un tri et nous avons donc divisé le PPA en quatre catégories.

Première catégorie : nous avons conservé les opérations inscrites au protocole financier de 2012, c'est-à-dire le Grand Arénas qui comprend le pôle d'échange multimodal (ce qui est en train de se réaliser devant nos fenêtres), la ZAC de Méridia au nord des Moulins, la plate-forme agroalimentaire de la Baronne à La Gaude et, enfin, l'éco-quartier à Saint-Martin-du-Var.

Deuxième catégorie : des études sont en cours mais ne nous ont pas permis d'aboutir et de passer en phase opérationnelle ; cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'intérêt. C'est, par exemple, le quartier des Vespins à Saint-Laurent-du-Var. Je rappelle que les Vespins se situent autour de la gare ; on est pile entre la RN7 et la RN98. C'est un secteur à enjeux parce que c'est le lien ou cela devrait être le lien, si M. Segura accepte cette formulation, entre le centre-ville et la mer, vers les zones commerciales de Cap 3000, et l'on a une barrière constituée par la voie ferrée ainsi que quelques bâtiments qui ne contribuent pas complètement à l'attractivité de la commune. C'est une des portes d'entrée de Saint-Laurent-du-Var en venant de Nice et je crois que le maire de la commune attache de l'importance à ce qu'il y ait un traitement de ce secteur qui ne pourra intervenir qu'en plusieurs phases, puisqu'il y a un secteur qui pourrait être aménagé assez rapidement, la partie plus à l'ouest, et la partie la plus à l'est qui dépendra aussi des conditions d'arrivée de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur qui, forcément, modifiera complètement ce secteur.

Arrivée en séance de Mme Viola à 14 h 40.

Mais c'est en 2030 et la question est naturellement de savoir s'il ne faut pas intervenir plus tôt pour que ce quartier ne soit pas un quartier complètement en déshérence ou en tout cas pour qu'il soit plus qualitatif.

Nous avons également la réflexion sur Lingostière, la partie située au sud des zones commerciales, sachant que concernant les zones commerciales il y a des projets, notamment un projet d'extension de Carrefour qui est passé en CDAC, Carrefour annonçant même un projet en deux phases, deux fois 10 000 m². Carrefour a missionné des architectes, notamment un architecte de renom, sur ce dossier. Il convient d'aboutir et de continuer de voir ce qui peut être fait sur Lingostière.

Enfin, je parlais de La Baronne, vous savez qu'il y a des enjeux autour de La Baronne, à la fois sur la commune de La Gaude mais aussi sur la commune de Saint-Laurent-du-Var, dans le quartier de Sainte-Pétronille, puisque nous sommes sur des terrains qui sont en zone U et qui, potentiellement, permettent la construction importante de

logements. Nous menons une étude qui n'est pas encore finalisée, parce qu'à ce jour nous n'arrivons pas à trouver d'équilibre financier sur cette opération.

Ensuite, il y a des opérations qui, elles, peuvent passer en phase opérationnelle parce que les études pré-opérationnelles sont terminées : il s'agit de Gattières, le quartier des Bréguières, et le quartier des Coteaux du Var à Saint-Jeannet. D'ailleurs il vous est proposé aujourd'hui, dans la suite de l'ordre du jour, de nous autoriser à passer en phase opérationnelle sur Saint-Jeannet. Je me permets d'anticiper sur la suite, nous avons trouvé un projet qui à la fois satisfait le maire de Saint-Jeannet et qui est à l'équilibre grâce à un apport financier supporté par la commune de Saint-Jeannet. Je rappelle que c'est une commune qui est carencée et cela entre dans les discussions pouvant intervenir entre la commune et les services de monsieur le préfet.

Aujourd'hui, il n'y a que le dossier de Saint-Jeannet qui vous est proposé puisque nous avons voulu naturellement avoir un accord à la fois de la Métropole et de la commune pour pouvoir intervenir dans cette opération.

Enfin, nous vous proposons trois zones où nous pourrions lancer des études.

Du nord vers le sud, je citerai tout d'abord la zone des Plans de Carros. Il s'agit d'un secteur qui aujourd'hui déjà est très urbanisé, mais où il reste beaucoup de dents creuses, ces dents creuses étant classées en U. Les zones agricoles disparaissent au fur et à mesure, il y a beaucoup de dépôts de permis auprès de la mairie et nous avons eu une demande de monsieur le maire, ici présent, pour qu'on puisse l'accompagner afin qu'il y ait une vue d'ensemble et qu'il puisse y avoir une position à tenir face aux demandes pouvant être formulées par des promoteurs. Il s'agit aussi de voir comment on pourrait faire, pour reprendre l'expression de Charles Scibetta, des « agri-quartiers », c'est-à-dire comment on peut à la fois conjuguer urbanisme et agriculture de proximité.

Le deuxième secteur que nous vous proposons est celui des Iscles de Saint-Laurent-du-Var. Il s'agit d'une zone qui fait l'objet d'une ZAD, une zone d'aménagement différé qui tombe le 6 juin 2016. Nous sommes entre La Baronne et la partie urbanisée de Saint-Laurent-du-Var, sachant qu'à l'ouest il y a aussi les coteaux où il y a des enjeux. On sait aussi que l'on est dans un secteur où les liaisons nord-sud ne sont pas à la hauteur de ce que l'on pourrait attendre ; je le dis sans porter de jugement, mais on voit bien que ce n'est pas forcément simple de se rendre du nord au sud dans ce secteur.

L'idée est de regarder comment on peut concilier les objectifs inscrits dans la DTA qui prévoit la préservation de 20 hectares, si ma mémoire est exacte, d'agriculture dans ce secteur, avec les besoins en équipements par exemple sportifs que peut avoir la commune. Nous sommes aussi dans une des zones où l'on peut avoir une des rares installations potentielles d'activités économiques dans le prolongement de la zone d'activités de Saint-Laurent-du-Var ; il faut bien que nos entreprises puissent trouver des endroits où s'installer, on sait que ce n'est pas simple au sein notamment de la

métropole et dans tout le département. Nous sommes vraiment dans un secteur à enjeux où nous nous proposons d'aller par la conduite d'une étude.

Enfin dernier secteur, celui que nous avons appelé « Grand Méridia ». Vous savez que nous intervenons sur la ZAC de Méridia qui représente 24 hectares. Nous l'avons mis de manière théorique à périmètre très large, allant même jusqu'au stade. C'est un secteur à enjeux où il y a là aussi une ZAD, il y a une pression forte au nord de Méridia. Méridia est une ZAC qui avance bien, nous en parlerons dans les points divers, cela avance à un rythme qui nous satisfait. Forcément il y aura une pression très forte au nord et il faut que ça soit anticipé. Bien que nous n'ayons pas fini la ZAC Méridia, il faut déjà penser à l'avenir.

Tels sont les différents secteurs qui figurent dans le PPA. C'est exactement la même chose que ce qui vous a été présenté au mois de mars, nous ne l'avons pas modifié pour la simple et bonne raison, encore une fois, que nous n'avons pas eu de proposition ou de contribution de la part par exemple du comité permanent de concertation, qui nous aurait conduits à modifier cela.

J'ajoute que, pour élaborer ce PPA, nous ne l'avons pas fait dans notre coin, nous avons travaillé séparément avec chaque maire, avec les grandes collectivités qui sont autour de la table. Nous avions fait aussi, rappelez-vous, des ateliers urbains ; je me rappelle que Mme Sattonnet représentait le département à ces ateliers. C'est ce qui nous a permis aussi d'être le plus fidèles possible dans la transcription des échanges que nous avions pu avoir, sachant que nous avons essayé de prioriser, de sérier les priorités et de ne pas remettre de manière désordonnée dans le document tout ce qui avait pu être dit.

J'espère ne pas avoir été trop long, Monsieur le Président, naturellement je suis à votre disposition si vous avez des questions.

M. TORDO.- Toutes ces explications paraissaient tout à fait opportunes.

Y a-t-il des interventions ou des questions ? Émile Tornatore.

M. TORNATORE.- Merci, Monsieur le Directeur, pour la présentation que vous avez faite. Je reviens sur ce que j'avais déjà évoqué lors du précédent conseil d'administration, d'autant qu'à la lecture du projet stratégique et opérationnel, je constate que pour ce qui est des zones d'activités existantes, vous proposez une requalification et une densification, mais vous n'envisagez pas une extension.

Je veux particulièrement évoquer le problème de la zone industrielle de Carros Le Broc qui, aujourd'hui, est très bien structurée ; elle dispose d'équipements en termes de desserte véhicules qui a été améliorée de manière conséquente sur la nationale 202 bis, elle manque peut-être encore de desserte en transports en commun en site propre ; elle dispose aujourd'hui de tous les équipements modernes dont ont besoin les chefs d'entreprise et elle fait l'objet de demandes importantes d'extension de la part de chefs

d'entreprise ou de nouveaux chefs d'entreprise. Des analyses peuvent être conduites sur des possibilités ouvertes à peu près sur les mêmes logiques que ce que vous avez décrit au nord de la zone d'activités de Saint-Laurent-du-Var, avec des contraintes que la DTA impose à ces zones. Il y a la possibilité de dégager entre 20 et 30 hectares d'extension. Je l'avais déjà évoqué lors du précédent conseil d'administration, je trouve qu'il est dommage que nous n'ayons pas travaillé davantage sur ce sujet.

Je le répète, on est dans l'extension de la zone industrielle de Carros Le Broc, avec ce que cela peut signifier comme dynamique au niveau de l'activité et de l'aménagement du territoire. Cette zone est totalement équipée et tout le monde connaît bien aujourd'hui les qualités de la zone industrielle de Carros Le Broc. Vous avez sans doute les mêmes demandes que nous, de la part des chefs d'entreprise qui veulent avoir de l'espace. Je suis un peu désolé qu'on reporte cela. Pour combien d'années le programme prévisionnel d'aménagement nous engage-t-il ? Vous ne l'avez pas dit.

M. GAUTHIER.- Cinq ans.

M. TORNATORE.- On reporte à cinq ans une étude qui aujourd'hui pourrait être conduite dans la logique des demandes qui sont formulées, et particulièrement des besoins.

Je note que pour ce qui est du projet stratégique opérationnel lui-même, on insiste beaucoup sur l'extension de surfaces commerciales, mais de mon point de vue pas suffisamment sur des surfaces industrielles et, je l'avais dit dans la contribution que j'avais apportée au projet stratégique et opérationnel, sur des surfaces industrielles productives ; en effet, c'est bien beau de vendre, mais peut-être est-il aussi intéressant de pouvoir produire sur notre territoire plutôt que de vendre ce qui vient de l'extérieur de notre territoire.

Pour terminer, j'ajoute que c'est aussi capital pour notre métropole. Nous voyons aujourd'hui que, du point de vue financier, les dotations se réduisent et que nous avons tout intérêt à conduire des logiques permettant d'avoir des investissements et des retours sur investissement afin d'abonder les budgets des collectivités territoriales, mais particulièrement de notre métropole. Par conséquent, se priver aujourd'hui d'une possibilité de 20 à 30 hectares sur une zone industrielle existante dont on connaît la dynamique, ne pas le mettre dans un projet stratégique et opérationnel sur cinq ans, je pense que c'est handicaper notre projet stratégique et opérationnel.

M. LE PRESIDENT.- Autre intervention ? *[Pas d'intervention]*

Tes commentaires, Émile, sont tout à fait de bon sens. Au titre de la métropole, nous sommes extrêmement désireux de pouvoir créer des zones d'activités et nous y sommes attentifs parce que le besoin s'exprime, je le ressens de la même façon et les entreprises et représentants des entreprises, que ce soit les organismes patronaux ou la chambre de commerce et d'industrie, nous disent la même chose.

Je vais laisser Pascal Gauthier répondre précisément sur les 20 à 30 hectares, mais je voudrais simplement, en guise de réponse générique, indiquer que sur l'analyse je suis entièrement d'accord avec toi, il faut absolument qu'au sein de la métropole on puisse identifier et équiper des zones d'activités économiques autant qu'on le peut. C'est ce que l'on essaie de faire - et c'est difficile - avec le Roguez ; nous travaillons depuis un certain temps et j'espère que nous allons pouvoir aboutir, mais ce n'est pas facile. Nous le faisons à travers la zone existante de Carros Le Broc par, en effet, de la densification et de la requalification, même s'il y a des contraintes auxquelles malheureusement aujourd'hui nous n'avons pas de solution. Nous souhaitons d'ailleurs pouvoir faire la même chose au sein de la zone industrielle de Saint-Laurent-du-Var, dès que les chefs d'entreprise auront de nouveau un représentant, puisque la présidente de l'association avait démissionné, il y en a un nouveau ; je crois que dès la rentrée, avec vous, Monsieur le Maire, nous ferons une réunion pour essayer de faire à Saint-Laurent-du-Var ce que nous essayons de faire à Carros.

Deuxième commentaire sur le fait que c'est capital pour Nice Côte d'Azur, nous en sommes bien convaincus et toute l'existence de l'opération d'intérêt national, et en particulier de son bras opérationnel qu'est l'EPA, tient à la base de cette analyse compte tenu, en effet, des contraintes budgétaires de plus en plus fortes sur les collectivités. Un des rares domaines sur lesquels nous avons des marges de manœuvre est celui des recettes fiscales, en particulier liées aux entreprises. Nous nous tournons vers tout ce qui nous permettra de créer des recettes fiscales. C'est ce que nous essayons de faire à Nice Méridia et au Grand Arénas, dont je rappelle quand même que, il y a un certain nombre de mois ou d'années, quelques personnes encore au sein du conseil d'administration nous indiquaient que, surtout, il ne fallait pas équiper le Grand Arénas ; je le rappelle, c'est une réalité.

Sur le principe qu'il est nécessaire de créer de la recette fiscale pour desserrer les contraintes budgétaires sur NCA, là aussi nous sommes exactement sur la même longueur d'onde. Voilà sur le cas général.

Maintenant sur le cas précis que tu évoques, je crois qu'il est important que le directeur général apporte des éclaircissements.

M. GAUTHIER.- Deux questions ont été soulevées par Émile Tornatore, et tout d'abord la question des transports.

En ce qui concerne la question des transports, comme sur l'autre d'ailleurs, nous partageons les mêmes objectifs. Cependant, nous avons essayé de faire des propositions qui soient aussi conformes à ce qui pourrait être mis en œuvre. Nous avons par exemple beaucoup discuté avec le conseil régional sur le sujet et l'armature que nous avons pu esquisser en termes de transports en commun, en essayant d'être réalistes avec ce qui existe, à savoir ce qui peut être renforcé et ce qui peut être créé.

Je ne pense pas que dans les cinq ans qui viennent, par exemple, la réalisation d'un transport en commun en site propre en rive droite semble quelque chose de très réaliste. Je ne dis pas que ça ne serait pas intéressant de pouvoir aller en transport en commun en site propre jusqu'à Carros, cela a été l'objet de discussions avec les AOT (autorités organisatrices de transport) pour que quelque chose de cohérent puisse être fait. Je vous rappelle que, lorsque Mme Sattonnet représentait le conseil départemental, il y a eu des remarques sur le fait qu'il ne fallait pas raisonner qu'en liens intra OIN, il y a aussi des liens qui doivent se faire avec les territoires autour, ce n'est pas une île au milieu du Pacifique ; en effet, on s'est rendu compte que l'on était obnubilé par les mobilités internes et pas forcément par les liens avec l'extérieur.

Pour revenir sur le deuxième point, celui des zones d'activités, vous avez entièrement raison, nous avons quotidiennement des entreprises qui viennent - et je crois qu'Élisabeth Viola pourra compléter mes propos - en disant qu'elles ont des projets et qu'elles aimeraient investir.

Nous avons un foncier qui est rare dans les Alpes-Maritimes et dans la métropole peut-être encore plus. Il est très difficile de trouver des terrains qui soient bien placés et qui ne soient pas soumis aux nombreuses contraintes. Je rappelle ces contraintes : les contraintes liées aux inondations, les contraintes liées aux éboulements de terrain, les contraintes liées à l'incendie de forêt, les contraintes liées à la richesse faunistique et floristique du département. Quand nous avions fait l'analyse, j'avais vraiment espéré que nous pourrions identifier plus de zones que ce que nous avons mis en avant. Notamment sur la zone que vous avez pointée du doigt pour l'extension sur Le Broc et Carros, nous avons listé toutes les remarques que vous avez faites, nous avons regardé et l'interprétation que nous avons faite sur la zone que vous auriez aimé que nous mettions en avant, est qu'il nous semble que c'est incompatible avec ce qui est inscrit dans la DTA, voilà pourquoi nous ne l'avons pas retenue.

En effet, je parlais tout à l'heure de la part qui n'était pas forcément immédiatement identifiable, la part réservée aux zones d'activités est une part congrue et elle n'est pas suffisante. Nous sommes dans un département de plus d'un million d'habitants, nous avons une conurbation qui est une des plus grandes de France et nous n'avons pas de zones d'activités qui correspondent à cela.

Cela veut dire qu'il faut aussi que, quand nous avons des prospects, nous vendions la densification. Quand vous allez à Monaco, à Hong-Kong ou à Singapour, il y a des choses qui se font en étage et qu'ici on ne veut pas faire.

M. TORDO.- Vous dites que la zone dont parle Émile Tornatore est incompatible avec la DTA ; sur quels points est-elle incompatible ?

M. SASSI.- Notre interprétation, après avoir analysé la carte de la DTA, est que c'était *a priori* un secteur dédié à une zone naturelle. Il s'agit du secteur situé légèrement au nord de la zone de Carros Le Broc, dans la partie ouest du lac du Broc.

M. TORNATORE.- Tout à fait. Simplement, nous allons créer le plan local d'urbanisme métropolitain. Vous venez de le réaffirmer et je pense que monsieur le préfet et monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer sont aussi sur cette logique de chercher comment redynamiser une activité économique dans ce département et comment éventuellement créer des emplois. Je pense qu'à partir de cela, on peut peut-être aussi réfléchir à ce que cet espace fasse l'objet d'un hameau ouvert à l'urbanisation. On sait bien qu'il y a des techniques. Simplement, je suis content que vous ayez travaillé sur ce sujet, mais quand même vous auriez pu nous y associer. Plutôt que l'intervention que je fais maintenant, si l'on avait pu prendre le temps d'aller voir sur site, de regarder si ce que je dis est complètement saugrenu ou si c'est quelque chose qui serait très pertinent, je vous invite à aller voir quand vous avez un moment le week-end, parce qu'en même temps c'est très agréable de s'y balader.

Je pense que - mais cela fait cinq fois que je fais cette intervention, je ne la ferai plus - on perd 30 hectares d'espace aménageable très facilement pour la Métropole Nice Côte d'Azur et pour l'opération d'intérêt national. Il s'agit de mettre en place des bonnes volontés pour réussir. Sur la DTA, sur ce que vous venez de décrire, sur les plans de prévention, je pense qu'il y a un certain nombre de terrains dont on parle qui sont aussi affectés par ces plans de prévention, alors que là on est 15 mètres au-dessus du niveau du Var, dans des zones où il n'y a pas les problème que vous avez décrits sur les éboulements et autre.

Voilà. Ce sera inscrit au procès-verbal et nous aurons l'occasion d'en rediscuter.

M. TORDO.- Je veux simplement intervenir pour dire que ce que nous avons proposé et qui est inscrit dans le projet est le résultat des discussions qui ont eu lieu avec les différents maires. J'imagine que ce que tu exprimes a été évoqué avec le maire du Broc, le maire de Carros et le maire de Gattières.

Encore une fois, cette position n'exprime pas le fait qu'on ne veuille pas qu'il y ait des zones d'activités économiques. Quand tu dis qu'il y a 20 ou 30 hectares, alors qu'on sue sang et eau pour faire émerger le Roguez où il n'y a que 3,5 hectares, tu comprendras que nous faisons exactement la même analyse.

À ce jour, nous ne l'avons pas inclus dans le PPA. Je veux préciser, Monsieur le Directeur général, et vous me direz si je m'éloigne du sujet, que nous allons voter un PPA à cinq ans, mais j'imagine que, comme le PSO d'ailleurs, c'est un document qui est vivant. Aussi, dans le cadre de la préparation du PLU métropolitain, je ne sais pas, Monsieur le Préfet, dans quelle mesure ce PLU métropolitain s'articulera avec une révision éventuelle de la DTA qui date quand même du début des années 2000, cela peut peut-être revenir à l'ordre du jour. Le PLU métropolitain, ce n'est pas dans cinq ans, c'est à l'horizon 2017, au plus tard début 2018. S'il s'avérait que les contraintes qui aujourd'hui nous empêchent d'inclure ce type d'approche dans le PPA nous permettaient de le faire, rien n'empêcherait de soumettre une révision du PPA à un conseil d'administration. Oui ou non ? Oui.

M. GAUTHIER.- Vous avez raison, Monsieur le Président.

Dans l'élaboration du document qui vous est proposé, nous sommes partis d'un constat simple dans la hiérarchisation des documents d'urbanisme : les DTA sont au-dessus des SCOT et au-dessus des PLU. Aujourd'hui, la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes, qui a été la première à être adoptée après décret en Conseil d'État, s'impose à nous, que cela nous plaise ou que cela ne nous plaise pas.

Nous avons d'abord analysé cette DTA. Le PLU métropolitain sera adopté en 2017 ou 2018 mais, dans l'état actuel, il y a des orientations et des préconisations, les orientations d'une DTA s'imposent aux documents d'urbanisme.

M. TORDO.- J'ajoute que si nous avions proposé dans ces documents, PSO ou PPA, des orientations contraires à la DTA, un certain nombre de personnes auraient alerté jusqu'au cabinet ministériel compétent pour dire que nous faisions des choses qui n'étaient pas permises. Il faut aussi que de ce point de vue on tienne compte de la réalité, même si sur le fond de l'analyse nous sommes parfaitement d'accord.

Madame Viola, vous souhaitiez intervenir.

Mme VIOLA.- Bonjour. Merci, Monsieur le Président. Tout d'abord, veuillez m'excuser pour mon retard.

Je souhaitais porter à la connaissance des membres du conseil d'administration que lorsque nous avons préparé la convention de partenariat avec les services de la Métropole, nous avons effectivement pointé cette insuffisance de zones d'activités et la faiblesse de l'offre immobilière en matière d'accueil des PME et TPE. J'ai fait savoir au président que nous étions tout à fait disposés à nous mobiliser sur cet axe et même éventuellement à construire un outil patrimonial d'investissement pour favoriser la création d'immobilier d'activité qui présente en effet souvent un risque et qui mobilise peu les investisseurs. Le fait que la Caisse affirme cette volonté rassure les investisseurs éventuels sur cette classe d'actifs.

La porte est ouverte. Si l'on veut créer cet outil pour « industrialiser » la production d'immobilier pour accueillir les entreprises, nous sommes partants pour constituer des tours de table.

M. TORDO.- Vous savez probablement que nous sommes en discussion, pas nous directement, mais qu'il y a une discussion sur le projet du Roguez pour pouvoir mettre en place quelque chose qui permette de faire aboutir ce projet avec une participation de la Caisse. Si l'on arrive au bout de la réflexion en la matière, ce serait positif et extrêmement important compte tenu de ce que l'on vient de dire, même si j'ai bien conscience que c'est loin de résoudre tous les problèmes et de répondre aux attentes qu'Émile Tornatore exprimait et que nous exprimons de la même façon.

Mme VIOLA.- J'en ai connaissance et c'est ce que je me disais, ce serait peut-être un premier signal suffisamment exemplaire pour dire qu'il faut s'engager dans cette direction. Pour autant, pour aller plus loin et fluidifier la démarche, je pense qu'il faut envisager de se mettre autour de la table et de construire un « outil de guerre », sinon on est au cas par cas et c'est toujours un peu plus compliqué.

M. TORDO.- Je l'ai bien noté et nous reviendrons vers vous sur cet aspect, parce qu'en effet le cas dont nous parlons est un cas particulier.

Mme VIOLA.- Nous allons le traiter.

M. SCIBETTA.- Je voudrais intervenir pour compléter ce qui a été dit tout à l'heure concernant la zone industrielle de Carros Le Broc.

Bien entendu, il y a le programme prévisionnel d'aménagement que nous sommes en train d'adopter, mais il y a aussi les actions que nous menons en dehors de ce programme prévisionnel d'aménagement, en cohérence avec les orientations fixées et qui portent en particulier sur trois points.

Le premier est la densification de la zone industrielle de Carros ; nous y travaillons avec les chefs d'entreprise, mais nous avons besoin aussi de travailler avec les services de l'État puisqu'ils peuvent aussi nous accompagner et nous aider pour permettre cette densification.

La zone d'activités de la Grave à Carros est un enjeu important et, avec la Métropole, une étude va être menée très rapidement pour optimiser l'espace, car aujourd'hui c'est l'anarchie. Il convient d'optimiser et de rationaliser l'espace, donner de la cohérence, travailler sur les voies et travailler aussi sur un positionnement clair en lien avec la zone industrielle et, en même temps, le quartier des Plans de Carros.

Et puis enfin, sur la thématique des transports, cela fait des années qu'on parle de mauvaises liaisons et de la nécessité de développer un transport en commun en site propre et un pôle d'échange multimodal, mais cela fait des années qu'on tourne en rond puisque personne n'est disposé à aller de l'avant. Très modestement, avec la Métropole, nous sommes en train d'étudier - je crois que c'est en phase d'aboutir - un projet certes modeste mais qui permettra très rapidement, à mon avis à échéance de deux ans, de mettre en place et de créer un pôle d'échange multimodal qui permettra d'améliorer la desserte de la zone industrielle par les bus mais, en même temps, puisqu'il est multimodal, de récupérer les personnes venant du chemin de fer de Provence.

Tout cela pour dire que bien sûr il y a le programme prévisionnel d'aménagement, il y a le PSO, mais aussi les actions nombreuses et au quotidien avec les différents partenaires qui vont nous permettre très vite, sans attendre l'échéance de cinq ans, de mettre en place un certain nombre de moyens permettant d'améliorer la situation à la fois au niveau des transports et de la densification de la zone industrielle.

M. TORDO.- Y a-t-il d'autres interventions ? Anne Sattonnet.

Mme SATTONNET.- Merci. Plusieurs questions, mais d'abord peut-être une remarque liminaire. Quand l'intercommunalité s'est créée dans ce département, elle s'est créée d'une manière qui a surpris beaucoup de gens sur les deux rives de ce territoire qui avait été identifié comme un secteur stratégique de développement du département, le principal, avec un petit morceau sur Sophia mais essentiellement ici, par la directive territoriale d'aménagement. On nous a expliqué à l'époque que l'intérêt était qu'il y avait les deux ailes du papillon, je me souviens que le préfet de l'époque était très attaché à cette image, avec l'axe central qui était cette plaine du Var et qui est devenu par la suite l'opération d'intérêt national.

Il me semble que l'on ne peut pas s'affranchir d'une réflexion sur l'ensemble de ce territoire, et notamment bien entendu en matière de déplacements, mais pas seulement.

En matière de déplacements, il existe une ligne de chemin de fer qui rentre jusque dans le centre de Nice, qui rejoint Carros, mais qui aujourd'hui ne peut être utilisée à Carros que par très peu de personnes pour différentes raisons. On s'interroge aujourd'hui, et je vous remercie d'avoir rappelé tout à l'heure les réunions de travail, sur le fait qu'il ne faut pas simplement imaginer des parcs-relais à l'intérieur même de cette opération d'intérêt national, mais bien évidemment des parcs-relais peut-être à La Gaude, au niveau de l'ex-IBM, ou à Vence, puisqu'il y a toute une population de ces collines qui aujourd'hui n'a pas de moyens de transports en commun.

Il n'est pas inutile de rappeler ici qu'il n'y a pas de bus qui desservent Tourrette, Vence, Saint-Jeannet, La Gaude pour aller travailler sur la zone d'activités de Carros. Cela paraît assez hallucinant, mais c'est la réalité : il n'y a pas de bus. Cela va peut-être changer, mais nous en sommes là sur ce côté de la plaine du Var. Aujourd'hui, tout le monde prend sa voiture, descend à Cagnes-sur-Mer par la pénétrante, emprunte ce qui est d'ores et déjà un point noir de circulation au niveau du Polygone et continue pour arriver à l'autoroute, avant de rejoindre cette plaine du Var quand on y aura développé de l'emploi. La première urgence est d'imaginer du transport en commun et pas seulement en site propre, on connaît les routes qui mènent de Carros à Vence, ça ne sera jamais possible, mais en tout cas il existe divers moyens, notamment des lignes de bus avec des parcs-relais qui se trouveraient dans nos communes.

Il me semble indispensable d'avoir cette réflexion.

Sur l'activité économique d'immobilier d'entreprise, mais aussi quelles entreprises ? Nous l'avons évoqué plusieurs fois en réunion de travail, il ne s'agit pas de faire de l'extension des centres commerciaux, nous avons tous compris que nous avions déjà largement l'offre et encore plus celle qui est dans les tiroirs et qui va sortir dans les mois qui viennent. C'est ce que nous ne voulons pas, en tout cas en tant qu'élus, car nous sommes un certain nombre à ne pas vouloir cela.

En revanche, il y a entreprises et entreprises dans ce département. Il n'y a plus une seule zone d'activités logistiques dans nos PLU, car beaucoup d'élus veulent leur « petit quartier Sophia Antipolis » mais ne veulent pas de zone d'activités logistiques. Or, une grande partie de l'économie de ce département est basée sur l'artisanat et sur les entreprises du bâtiment, si bien que si l'on ne sait plus où mettre un tas de sable ou une machine, on ne sait plus travailler l'économie locale et, dès qu'on supprime une zone d'activités logistiques, je prends l'exemple de la zone Costamagna à Cagnes, mais il y en a d'autres, on ne sait pas en remettre une autre ailleurs parce qu'on a tout le quartier à dos et, politiquement, c'est extrêmement compliqué. Y compris dans cette opération d'intérêt national, il faut utiliser, comme le disait le président Tordo tout à l'heure, le fait de pouvoir multiplier les étages, mais peut-être qu'en rez-de-chaussée il faut imaginer, avec une hauteur qui va bien, la possibilité d'avoir des activités logistiques sous de l'immobilier de bureau peut-être plus high-tech.

C'est la deuxième remarque que je voulais évoquer avec vous.

En ce qui concerne l'agriculture, je crois qu'il y a deux types de zones agricoles dans cette OIN. On connaît celles qui ont un intérêt paysager, il y en a par exemple à La Gaude, il y en a par exemple à Saint-Laurent-du-Var, il y a quelques hectares qui ont un vrai intérêt paysager parce qu'historiquement cela a dessiné le paysage. En revanche, dans le fond de la plaine, le long du Var, il y a des zones agricoles qui n'ont pas d'intérêt paysager ; si on doit les conserver en zone agricole, peut-on imaginer aussi qu'il y soit permis une autre forme d'activité agricole, avec peut-être de la transformation, pour que les gens puissent acheter en circuit court des produits déjà un petit peu modifiés et transformés ?

Je crois qu'il faut peut-être aussi avoir une réflexion sur ce plan.

Mes deux autres interrogations portent sur des questions plus larges qui sont celles de l'évolution du PPR inondation de la plaine du Var.

Vous savez, Monsieur le Préfet, que j'ai longtemps porté ce dossier qu'aujourd'hui mon collègue maire de Saint-Laurent-du-Var porte au département. Je suis un petit peu inquiète de l'avancement ou pas des travaux de sécurisation, des moyens que nous avons aujourd'hui et que nous n'aurons peut-être pas dans quelques années pour faire. Il faut prendre des décisions, notamment au niveau du Roguez dont on a déjà parlé plusieurs fois (la prise d'eau, etc.). Il faut avancer. J'ai peur que l'État à un moment donné nous dise que, parce que ce n'est pas suffisamment avancé, on modifie le PPR. Que se passerait-il dans ce cas ? Quel que soit notre programme, nous serions vraiment très embêtés.

Enfin la directive territoriale d'aménagement, j'aimerais qu'on creuse cette question de la DTA. Je suis vraiment un fervent défenseur de la DTA, j'ai participé à son élaboration, je considère qu'elle a été une chance pour les Alpes-Maritimes, cela nous a permis d'adapter grandement la loi montagne et la loi littoral par rapport aux départements

qui n'avaient que la loi littoral et la loi montagne et pas de DTA ; il existe certaines situations dans lesquelles nous aurions été très embêtés sans la DTA, mais celle-ci date de plus de dix ans maintenant - je crois que c'était 2003 - et nous savons aujourd'hui qu'elle ne s'apprécie pas comme un SCOT ou en tout cas comme un PLU à l'échelle de la parcelle et que l'on peut aussi discuter avec l'État, ce d'autant que l'on est dans un régime dérogatoire au droit commun de l'urbanisme puisque l'on est dans une opération d'intérêt national.

L'État a la main sur les deux dossiers et l'on pourrait imaginer avoir une réflexion en tout cas sur les franges de zones naturelles quand il y a un intérêt général. De plus, d'après ce que je sais, il y a une évaluation de la DTA, on est un petit peu en phase de réflexion de son évolution. Je vous remercie.

M. TORDO.- Monsieur le Préfet, sur ces deux points PPRI et DTA, je vous cède la parole.

M. COLRAT.- Peut-être Hervé Brunelot peut-il intervenir sur le PPRI et ce qui avait été envisagé, puis sur la DTA et le bilan des scénarios.

M. BRUNELOT.- Le problème est assez complexe, évidemment, sinon nous n'en parlerions pas aussi longtemps.

Le PPRI a été révisé - j'y reviendrai très rapidement parce que le temps passe vite - et nous avions déjà engagé une réflexion avec les industriels sur la zone de Carros Le Broc, avec le club CAIPDV, et nous y avions associé les collègues de Nice Côte d'Azur. Le constat malheureux qui avait été fait était que les industriels entre eux étaient incapables d'optimiser le foncier. Aujourd'hui, le PPRI permet d'utiliser 50 % d'emprise au sol ; les calculs que nous avons faits et qui n'ont jamais été contredits sont qu'aujourd'hui on en consomme 30 à 35 %. On n'arrive pas à optimiser. On peut avoir quelqu'un qui n'utilise que 10 % mais c'est sa parcelle, il ne va pas la donner à un autre.

Cela voudrait dire qu'il faudrait dans un premier temps - nous en avions parlé avec eux et ils en étaient d'accord - quasiment faire du remembrement, comme on disait en agriculture, par exemple avec l'EPF, redécouper des parcelles pour en recréer et installer des personnes et ainsi, au fur et à mesure, îlot par îlot, redensifier pour atteindre au moins ces 50 %. La demande à l'époque était de monter à 70 % (je rappelle que les 50 % sont déjà largement dérogatoires), agrandir autant et construire autant derrière des digues. Il y a le problème du Grand Arénas qui nous arrive dessus avec la résistance au crues de référence des digues, mais on n'a pas le droit de construire derrière des digues, il ne faut pas l'oublier ; c'est fait pour protéger ce qui existe. Néanmoins, nous avons quand même avancé sur le sujet. C'est un point qui n'est pas facile, j'en conviens tout à fait.

Il y a un autre aspect positif mais qui risque d'être très long, c'est qu'avec l'effacement des seuils sur le Var, on aura petit à petit un abaissement de la ligne d'eau, mais c'est la

nature qui le fera. Aujourd'hui, c'est le conseil départemental qui le fait au fur et à mesure. Évidemment on ne peut pas effacer tous les seuils d'un coup, sinon on ne saurait plus comment fonctionne le fleuve, mais une fois que les seuils seront effacés, la ligne d'eau baissera un petit peu, on ne sait pas de combien. Cela pourrait être plutôt favorable pour la zone de Carros, mais je me projette à dix ou quinze ans, Monsieur Tornatore, on n'est pas dans votre perspective temporelle.

Pour le PPRI, voilà où nous en sommes à ce jour, mais je suis prêt à reprendre le travail que nous avions commencé sur ce remembrement foncier qu'il est nécessaire de faire sur cette zone qui est sous-utilisée dans la réalité en termes d'emprise au sol.

Le deuxième point porte sur la DTA. Comme je ne savais pas que ce serait à l'ordre du jour, je n'ai pas regardé pourquoi on a classé cette partie en zone naturelle. Est-ce parce qu'il y avait des espèces rares ou pour des raisons paysagères ? Je ne sais pas. C'est vrai qu'en fonction des raisons pour lesquelles cela a été classé, je ne dirai pas que ça n'est pas intangible, en marge de la DTA on arrive à faire des choses, on l'a déjà fait, mais je ne sais pas si sur cette zone c'est du dur ou si ce sont des choses qui sont adaptables.

Quant à la révision d'une DTA, quand on révise une DTA cela devient une DTADD (développement durable) et elle n'a plus du tout la même portée que la DTA actuelle. En gros, on peut faire n'importe quoi avec une DTADD, on peut la contourner.

C'est un de nos gros problèmes, nous aimerions bien, nous services de l'État, faire évoluer cette DTA, mais ce que vous disiez, Madame Sattonnet, sur l'avantage que l'on a eu sur la loi montagne et sur la loi littoral d'avoir une DTA, je confirme ce que vous dites, on le perdrait avec une DTADD. Il y a donc un bilan à faire sur les avantages et les inconvénients de réviser peut-être cette DTA en DTADD. Mais, encore une fois, cela ne se fera pas non plus du jour ou lendemain.

Je ne sais pas si j'ai répondu à toutes les questions, ce n'est pas forcément satisfaisant, sinon on n'en discuterait même pas, mais voilà les quelques éléments de réponse que je peux apporter.

M. TORDO.- Madame Viola, vous souhaitiez intervenir.

Mme VIOLA.- Sur le foncier économique, sachez que nous pouvons aussi cofinancer les études, ce que nous avons fait dans les Bouches-du-Rhône avec l'ARI, l'EPFR et la chambre de commerce et d'industrie. S'il fallait faire des focus plus particuliers sur les Alpes-Maritimes, cela va de soi, c'est une vraie aide à la décision pour les politiques.

M. COLRAT.- Peut-on bien préciser la valeur juridique prescriptive du programme prévisionnel d'aménagement ?

M. GAUTHIER.- Si vous permettez, je vais répondre à monsieur le préfet.

Il s'agit d'un document qui, normalement, est interne à l'EPA, c'est son programme d'intervention pour les années à venir : quels sont les endroits où l'on veut lancer des études, quelles sont les zones que nous voulons aménager. Nous avons souhaité que ce document soit élaboré non en autarcie mais avec les maires, les partenaires institutionnels, le monde associatif et le grand public, pour avoir un document qui puisse aller dans un sens partagé. Il va y avoir un PLUi, il serait dommage que le PLUi soit orthogonal à ce que nous proposons, ou l'inverse. Mais il n'y a pas de prescription réglementaire.

M. COLRAT.- Le PLUi n'aura pas à être compatible avec ce programme prévisionnel d'aménagement, mais pour autant il serait absurde en effet d'avoir dépensé de l'énergie et d'avoir fait de la concertation pour ne tenir aucun compte de ce programme prévisionnel le moment venu. En même temps, je pense qu'il était utile de faire comme si ce programme avait ensuite une valeur de prescription à l'égard des documents ultérieurs.

M. TORDO.- Sur ce point, Monsieur le Préfet, c'est la raison pour laquelle nous avons insisté pour qu'il y ait des échanges avec chacun des maires et la Métropole, parce que dans l'esprit de tout le monde, de l'EPA mais aussi des services de la Métropole et des différentes communes, il n'y aurait en effet aucun sens que le PLUi soit totalement à l'inverse ou orthogonal par rapport à ce document. Même s'il n'a pas de valeur prospective, il a une valeur prévisionnelle de ce que peut être le prochain PLUi.

Je pense qu'un certain nombre de questions évoquées par Mme Sattonnet sur la place de l'agriculture, sur le rôle de la logistique et des commerces et sur les aspects de déplacements devraient non pas trouver solution, mais du moins continuer la discussion qu'elle a nourrie, dans le cadre de ce document.

Sur les déplacements, deux précisions. S'agissant des chemins de fer de Provence, il me semble évident que, de la même façon que Charles Scibetta a indiqué le travail fait sur le pôle multimodal secondaire de Carros, la gare de Lingostière dans notre esprit a capacité à devenir aussi un pôle multimodal secondaire qui pourrait non pas résoudre le problème, mais contribuer à la fluidification des déplacements par l'utilisation de cette ligne de chemin de fer qui arrive quasiment en centre-ville.

Mme SATTONNET.- Il faut arriver à ce pôle de Carros ailleurs que par l'autoroute.

M. TORDO.- Bien sûr. Et s'agissant de la ligne de bus effectuant le lien avec les autres intercommunalités, je ne sais pas quelles seront les étapes suivantes, mais s'agissant de la ligne de bus Carros - Vence qui existait et qui était cofinancée par les entreprises et les salariés (je ne sais pas si la commune ou NCA y participait, mais il y avait un cofinancement des entreprises), elle a été arrêtée mais elle est en voie d'être remise en service par un cofinancement du conseil départemental et peut-être de la ville, cela fait partie des choses que l'on regarde, car il y a en effet un manque important.

Avec toutes ces explications, je vous propose de soumettre au vote cette délibération qui concerne l'approbation du projet stratégique et opérationnel dans ses trois dimensions : le diagnostic, la stratégie et le PPA.

Le conseil d'administration, à l'unanimité des suffrages exprimés :

- *prend acte des dernières modifications, dues aux apports de la concertation, apportées à la stratégie approuvée le 30 mars 2015 ;*
- *approuve le programme prévisionnel d'aménagement ;*
- *approuve, de fait, le projet stratégique et opérationnel de l'établissement en son entier ;*
- *autorise le directeur général, en tant que de besoin, à procéder à des adaptations mineures d'ordre rédactionnel sur ce document ;*
- *autorise le directeur général à le publier par les moyens habituels ;*
- *autorise, notamment, le directeur général :*
  - *à engager les études inscrites dans la quatrième catégorie du programme prévisionnel d'aménagement, dans la limite des crédits votés par le conseil d'administration,*
  - *à solliciter, le cas échéant, des cofinancements pour ces mêmes études.*

S'abstient : M. Émile Tornatore

Nous pouvons passer au point n° 3, que l'on avait inscrit évidemment sous réserve de l'approbation du PPA, ce qui est le cas maintenant.

3. Sous réserve de l'approbation du PPA : délibération pour autoriser le directeur général à signer le protocole de partenariat avec la commune de Saint-Jeannet

M. GAUTHIER.- Nous nous sommes permis de travailler en temps masqué, donc de proposer un protocole de partenariat qui serait signé avec la commune de Saint-Jeannet et bien sûr aussi avec la Métropole.

Nous avons une opération qui peut être équilibrée. Il s'agit d'une opération emblématique parce que c'est un des moyens d'essayer de montrer que l'on peut urbaniser les coteaux de manière harmonieuse et pas forcément désordonnée, dans une commune qui est carencée.

Le périmètre est d'un peu plus de 9 hectares, la surface de plancher de 27 379 m² pour un nombre de logements de 391 dont un tiers de logements sociaux, soit 129 logements exactement. Le coût de l'opération est de 18,7 M€.

Le déficit de cette opération est évalué à peu près à 350 000 € et sera financé par la commune à raison de 38 000 € par an pendant neuf ans.

C'est à ramener au montant de l'opération. Ce déficit était extrêmement modeste par rapport au montant de l'opération. Il n'a pas été simple de sortir ce projet, de trouver le bon équilibre, il est normal qu'il faille le trouver et qu'il y ait suffisamment de logements, donc de logements sociaux pour pouvoir diminuer les pénalités potentielles de la commune, mais aussi ne pas construire pour construire et faire une opération qui aurait été repoussoir et dont tout le monde se serait demandé comment elle avait pu être autorisée. On a essayé de trouver cet équilibre et voilà ce qui est proposé à votre avis éclairé.

M. TORDO.- Y a-t-il des questions ?

M. BRUNELOT.- Je voudrais reprendre mon cher collègue directeur général de l'EPA, pour une fois, car on ne construit pas des logements sociaux pour diminuer les pénalités, on construit des logements sociaux pour loger les gens qui en ont besoin, cher ami. C'était une boutade !

Beaucoup plus techniquement, vis-à-vis de la commune de Saint-Jeannet, et cela peut concerner certains maires autour de la table, vous n'êtes pas sans savoir que les pénalités peuvent être déduites à partir du moment où il y a un investissement dans le logement social ; il faudra faire attention, dans ce genre d'opération (et il y en aura d'autres à La Gaude, à Gattières, évidemment à Saint-Laurent-du-Var) que ces dépenses soient bien affectées au logement social. C'est très important, pour le coup, pour pouvoir diminuer les pénalités. Une fois qu'on a logé les gens, on peut aussi diminuer les pénalités.

M. TORDO.- D'autres interventions ?

M. LEGRIGEOIS.- Merci, Monsieur le Président.

S'agissant de la DREAL, nous sommes tout à fait favorables à cette approche. La seule observation qualitative par rapport à ce protocole c'est qu'il ne fait pas suffisamment ressortir les ambitions qui sont dans le PSO. On cite le PSO, la cohérence d'aménagement, mais je trouve que de manière pédagogique on pourrait beaucoup plus insister sur ces ambitions d'ÉcoCité OIN Plaine du Var ; cela pourrait transparaître peut-être plus fortement que ce qui figure là et qui est en soi descriptif.

Je n'ai pas d'observation, mais on pourrait insister davantage sur les ambitions. C'est aussi une façon de faire passer les messages par rapport à l'OIN Plaine du Var. C'est cette approche qualitative que je souhaitais commenter.

M. GAUTHIER.- C'est tout simplement parce qu'on les a intégrées lors de l'étude que nous avons faite avec la commune et cette convention n'est que le reflet de ce sur quoi nous nous sommes déjà mis d'accord avec la commune.

Mme SATTONNET.- Je ne doute pas que la construction de ces logements sera faite de manière qualitative et éco-compatible. Sur le fond, je voudrais simplement attirer l'attention de l'assemblée sur le fait que 391 logements à Saint-Jeannet, c'est plus ou moins 1 000 habitants, soit un quart de la population en plus dans la commune de Saint-Jeannet. Je le dis parce que, et l'instruction ministérielle qui est sortie il y a quelques jours va encore augmenter ce phénomène, les communes du moyen pays qui ont déjà un équilibre logement/emploi et logement/déplacements absolument catastrophique, se retrouveront dans quelques années avec en moyenne un apport de 25 % de population sans emploi, sans équipements publics et sans transports en commun.

Je l'ai dit à monsieur le préfet il y a quelques mois, je considère d'ailleurs que c'est même contraire au principe constitutionnel de développement durable et, s'il y a quelques années on avait déposé un POS ou un PLU avec un tel scénario démographique, on aurait été retoqué pour défaut d'emplois, d'équipements publics et de transports. Il y a des instructions ministérielles et je sais que vous êtes tenus de les respecter, je l'entends, mais je veux quand même qu'on entende et qu'on écrive aussi que 25 % d'augmentation de population à Saint-Jeannet, commune que je connais bien parce qu'elle est dans mon canton depuis huit ans, ce sera un réel problème pour la commune, il faut l'avoir en tête. D'ailleurs il serait intéressant de réfléchir au développement économique sur l'opération d'intérêt national en allégeant un petit peu l'aspect logement. En effet, si les communes alentour ont une obligation d'augmenter leur population, il ne faut peut-être pas non plus augmenter la population aussi sur l'OIN et donc accroître le déséquilibre emploi/habitat.

M. COLRAT.- Quelle est la bonne échelle pour apprécier ces équilibres ? Est-ce strictement la commune ? À l'époque où l'on parle de PLUi précisément, il faut voir plutôt le bassin de vie pertinent. Je ne dis pas qu'il n'y a pas de problème, mais spontanément je me dis que la commune est peut-être devenue une échelle un peu étroite pour apprécier désormais les équilibres logement, transport, travail, etc.

Mme SATTONNET.- Oui, mais c'est la commune qui est carencée, c'est la commune qui finance la pénalité et, jusqu'à présent, c'est la commune qui finance les équipements publics. Il y a donc là une vraie question. Comme vous le dites, il faut se poser la question de l'échelle de la commune, mais alors on est sur d'autres réflexions.

M. COLRAT.- Et de la densité de l'intercommunalité.

M. PAUL.- Le maire de Saint-Jeannet est favorable à ce projet ? J'imagine qu'il est au courant ?

M. TORDO.- C'est l'hypothèse de base.

M. PAUL.- J'étais un peu inquiet pendant quelques minutes.

M. TORDO.- Pour lever toute inquiétude en la matière, tout ce qui est inclus dans le PPA ne l'a été que pour autant que l'on avait le plein accord du maire de chacune des communes. Ceci pour qu'il n'y ait pas de malentendu.

M. GAUTHIER.- Pour vous rassurer, monsieur le maire nous a écrit avant le conseil d'administration et avant de vous envoyer les documents. Nous ne vous aurions pas envoyé les documents s'il n'y avait pas un accord du maire. C'est vrai que cela va mieux en le disant. Il est vrai que le courrier n'est pas dans votre dossier.

M. TORDO.- Y a-t-il d'autres interventions ? *[Pas d'autre intervention]*

Je mets aux voix cette troisième délibération pour autoriser le directeur général à signer le protocole de partenariat avec la commune de Saint-Jeannet.

Le conseil d'administration, à l'unanimité :

- *approuve le projet de protocole de partenariat sur le secteur des Coteaux du Var à Saint-Jeannet ;*
- *autorise le directeur général, en tant que de besoin, à procéder à des adaptations mineures d'ordre rédactionnel sur ce document ;*
- *autorise le directeur général à signer ledit protocole ;*
- *autorise le directeur général à mettre en œuvre les études et procédures nécessaires.*

Je vous remercie. Nous passons au point n° 4.

Mme VIOLA.- Juste une demande : à partir du moment où il y a du financement de logement social, ne serait-il pas pertinent que la Caisse soit cosignataire puisque c'est elle qui finance le logement social ? C'est une interrogation. Ce n'est pas une demande ferme, c'est une remarque.

M. TORDO.- Remarque à prendre en compte.

M. BRUNELOT.- C'est opération par opération. Chaque opérateur dans l'opération d'aménagement aura avec vous un dialogue sur les prêts qu'il demandera pour le logement social. *A priori* on en est à l'opération d'aménagement.

Je parle sous le contrôle de l'EPA.

Mme VIOLA.- Il y a quand même 130 logements sociaux, cela veut dire que ces 130 logements sociaux seront financés par la Caisse, par quelque opérateur que ce soit.

M. COLRAT.- Nous sommes toujours contents de voir le sigle CDC !

Mme VIOLA.- Derrière, il y a aussi le financement des collectivités, éventuellement la subvention d'équilibre. C'était pour être partie prenante dans la réflexion globale.

M. GAUTHIER.- J'espère que les propos que je vais tenir rassureront encore plus Hervé Paul. Monsieur le maire de Saint-Jeannet est pressé que nous puissions commencer cette opération. Je trouve en effet que le fait d'avoir la présence de la CDC est un symbole fort. Ne pourrait-on pas valider la convention telle qu'elle est et prévoir un avenant ? Je dis cela pour ne pas retarder l'opération. Cela permettrait symboliquement de bien montrer la mobilisation de l'ensemble des acteurs publics.

C'est ce que je vous propose, Mesdames et Messieurs les administrateurs.

M. VIOLA.- Cela me va très bien.

4. Approbation de la convention portant sur le financement de l'opération de construction du nouveau CREAT et de l'indemnisation de son transfert

M. TORDO.- Le point n° 4 concerne aussi l'approbation de la convention portant sur le financement de l'opération de construction du nouveau CREAT et de l'indemnisation de son transfert. Monsieur le Directeur.

M. GAUTHIER.- Nous sommes dans le cadre d'une des opérations du protocole financier, l'opération dite de La Baronne, au sein de laquelle est prévu le déménagement du CREAT. La maîtrise d'ouvrage de ces travaux est assurée par le conseil départemental ; nous ne sommes donc pas maître d'ouvrage, mais nous payons les travaux. Le montant prévisionnel de l'opération est de près de 2 400 000 €, financé à 100 % par l'EPA.

Vous savez que, au regard de mes délégations du montant, il faut un passage en conseil d'administration, même si c'est bien une opération prévue par le protocole financier. Ce n'est pas quelque chose de nouveau, mais il est normal que les textes soient respectés.

M. TORDO.- Qui veut intervenir ?

M. TORNATORE.- Pourquoi est-ce l'EPA qui paye ? Vous ne l'avez pas dit.

M. TORDO.- C'était dans le protocole financier qui a été signé avec chacun des partenaires dont l'État, la Métropole, la Région, le conseil départemental.

C'était évidemment important puisque ce déménagement du CREAT est la conséquence du transfert du MIN sur la plate-forme agroalimentaire de La Baronne et il n'est donc pas illogique que ça soit financé dans le cadre de l'EPA. Cela fait partie du protocole financier.

Mme SATTONNET.- Le département apporte un terrain, je crois.

M. TORDO.- Oui, mais dans le cadre de la contribution du département au déménagement.

M. GAUTHIER.- Il s'agit d'une opération complexe, avec de multiples acteurs et de multiples maîtres d'ouvrage. Nous EPA, sommes maître d'ouvrage de l'aménagement, mais par exemple pour le transfert du MIN c'est la Métropole qui est compétente. Il est prévu aussi un demi-échangeur, c'est aussi la Métropole qui en assure la maîtrise d'ouvrage. Dans les équilibres qui ont été trouvés, globalement nous savons que sur nos quatre opérations d'aménagement, il y avait un déficit potentiel de 64 M€ apportés soit en numéraire pour l'État ou le conseil régional et, en ce qui concerne le département, la Métropole ou la ville de Nice, soit du numéraire ou des apports en nature. En effet, nous avons des acquisitions de terrains qui sont prévues souvent à titre gratuit, mais qui sont valorisées dans le bilan. Là, il se trouve qu'on ne voit qu'une petite partie émergée de l'iceberg, mais il n'y a pas tout le processus et tous les flux financiers ou non financiers qui sont prévus dans cette opération.

M. TORDO.- Bien. Je soumets à votre vote l'approbation de cette convention portant sur le financement de la construction du nouveau CREAT et l'indemnisation de son transfert.

Le conseil d'administration, à l'unanimité :

- *approuve la convention entre le département des Alpes-Maritimes et l'établissement public d'aménagement de la plaine du Var portant sur le financement de l'opération de construction du nouveau CREAT et de l'indemnisation de son transfert ;*
- *autorise le directeur général, en tant que de besoin, à procéder à des adaptations mineures d'ordre rédactionnel sur ce document ;*
- *autorise le directeur général de l'EPA de la plaine du Var à signer ladite convention.*

Je vous en remercie.

5. Questions diverses

M. TORDO.- Nous en avons fini avec les points à l'ordre du jour nécessitant délibération. Comme nous vous l'avons indiqué, nous avons dans les questions diverses un certain nombre de points d'information à partager avec vous, sachant que nous pourrons y ajouter les points que vous souhaiterez aborder.

Monsieur le Directeur général, je vous cède la parole.

M. GAUTHIER.- Premier point d'information, avec le président nous avons souhaité mettre en place une commission pour l'attribution des lots. Vous savez qu'aujourd'hui, quand des lots doivent être mis sur le marché auprès de promoteurs, nous avons tout le loisir de choisir aussi bien la formule du gré à gré que de les proposer à l'appel d'offres restreint ou à l'appel d'offres ouvert. Par souci de transparence et pour que nos décisions puissent être dûment justifiées et argumentées, j'ai pris une décision pour mettre en place une commission consultative avec M. Tordo, j'ai demandé aussi à Olivier Sassi d'en faire partie, au DDTM ou son représentant, à la directrice départementale de la protection des populations ou son représentant, et naturellement avec le contrôleur général qui peut y assister de droit.

La première réunion de cette commission aura lieu tout à l'heure, à 16 h 30, après le conseil d'administration.

Ce sera donc un moyen pour que la mise sur le marché de nos îlots puisse se faire dans les conditions de transparence les plus totales.

J'avais proposé à monsieur le président que le conseil en soit dûment informé puisque je pense que cela va dans un sens positif.

Ensuite, sur l'avancement de l'opération pont-rail, ces travaux sont conduits sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau (ex-RFF). Ceux qui passent de temps en temps devant le lycée hôtelier ont pu voir que la moitié du pont se remarque aujourd'hui, même si l'on ne peut pas encore passer sous le pont. D'ailleurs vous ne pourrez pas y passer, sauf à pied ou en tramway. Le chantier a pris un peu de retard de la part de la SNCF Réseau, mais nous sommes aujourd'hui dans les délais pour que cela ne pose pas de problème pour la mise en service du tramway.

En ce qui concerne Méridia, la commercialisation et l'avancement des dossiers sont effectifs puisque vous savez que le mois prochain aura lieu l'installation d'IBM dans le bâtiment « The Crown ». Tout le bâtiment ne sera pas terminé, mais cela constituera une première pierre - dans tous les sens du terme - importante. Nous avons commencé nous aussi la réalisation de nos premiers espaces publics. La Métropole aménage la voie des 40 mètres le long de Nice Méridia. En parallèle, juste derrière *Nice-Matin*, je vous invite à aller voir les espaces publics que nous mettons en place, qui sont vraiment qualitatifs et qui donnent une idée de ce à quoi ressemblera Nice Méridia.

Je n'aurai qu'une demande, et là je m'adresse aux représentants de la Métropole, si l'on veut que cela reste à ce niveau de qualité, ce serait bien qu'on n'ait pas les stationnements anarchiques que l'on peut connaître parfois ailleurs, parce que nous avons mis des bordures en calcaire, nous avons vraiment mis des trottoirs qualitatifs, ils sont prévus pour les piétons et pas forcément pour un stationnement désordonné de véhicules. Je suis sérieux en vous disant cela. Je trouverais dommage que ce retour à un aménagement qualitatif puisse être perturbé par quelques stationnements erratiques.

Il y a eu récemment la signature du financement pour le campus régional de l'apprentissage, en présence d'Élisabeth Viola, projet porté par la chambre de commerce et d'industrie. C'était un financement de la part du PIA (Programme des investissements d'avenir). J'espère que très bientôt nous aurons également le bâtiment de l'IMREDD qui n'est pas très loin. Tout ce secteur est donc en train de s'urbaniser.

Nous avons eu le résultat de deux concours : des bureaux portés par Pitch Promotion avec Nicolas Laisné pour architecte ; juste derrière, nous avons aussi attribué au promoteur AMETIS associé à Jean Nouvel, des immeubles de logements dont des logements sociaux, à la fois des logements sociaux mais aussi du logement intermédiaire. Je pense que c'est extrêmement important pour l'image de ce secteur.

C'est un dossier qui avance. Nous avions hier la fin de l'enquête publique ; il nous reste maintenant à attendre les conclusions du commissaire enquêteur.

Du beau monde s'y est intéressé puisqu'un fameux cabinet d'avocats a déposé quelques documents pour le compte d'une association. Je pense que nous avons de quoi encore travailler sur cette opération. Il s'agit du cabinet Huglo-Lepage (Corinne Lepage pour ceux qui ne connaîtraient pas le cabinet d'avocats) qui travaille pour une petite association de La Gaude. Connaissant *a priori* les émoluments de ce cabinet, soit il y a quelqu'un que l'on ne soupçonne pas qui paye, un mécène, ou alors c'est du bénévolat de la part du cabinet Huglo-Lepage.

Dernier point d'information, vous savez qu'une grande partie, la partie sud de la ZAC du Grand Arénas est située sur la zone nord de l'aéroport. Des discussions sont menées sous l'égide de monsieur le préfet avec l'ensemble des partenaires concernés, notamment pour permettre l'arrivée du tramway dans les délais. Il y a des discussions entre l'État et toutes ses composantes : la DGAC, les douanes, naturellement les services de Christian Guicheteau que je ne voudrais pas oublier, dont France Domaine ; nous sommes aussi concernés, la Métropole, etc.

Je vais demander à Olivier Sassi d'objectiver mes propos, les discussions que nous menons avec l'aéroport sont... comment vous dire ?

M. TORDO.- Plus compliquées qu'on ne pourrait l'imaginer !

M. GAUTHIER.- Voilà ! Ce n'est même pas un euphémisme ou une litote, ces discussions sont très compliquées.

M. TORDO.- À ce jour, la majorité du capital appartient à l'État.

M. GAUTHIER.- Je me rappelle les propos de monsieur le préfet : nous savons que nous aboutirons. J'ai bien entendu ces propos, je ne sais pas dans quel état nous finirons les discussions. Je me permets d'attirer votre attention, l'établissement a une réputation à tenir, une réputation de sérieux et de personnes travaillant au sein d'un établissement qui respectent la parole donnée et vont dans le sens de l'intérêt général. Nous veillerons donc à toujours avoir un comportement qui ne puisse pas prêter le flanc à la critique. Il serait agréable de temps en temps que nous ayons aussi la même attitude en face.

Olivier, pour pimenter cette fin de réunion, pour donner quelques exemples des discussions menées, si vous le permettez, Monsieur le Préfet.

M. SASSI.- Pimenter ou adoucir.

De quoi parlons-nous ? Cela concerne la quasi-totalité des terrains situés entre la ligne de chemin de fer et la promenade des Anglais, dans le secteur du Grand Arénas.

Le programme porte sur un cinquième du Grand Arénas que l'on prévoit de construire sur ces terrains et nous avons des protocoles qui concernent deux enjeux principaux : l'arrivée du tramway, et nous devons à très court terme nous mettre d'accord pour pouvoir commencer les travaux dans les mois à venir ; et à moyen et long terme ces protocoles concernent aussi la capacité à réaliser le projet du Grand Arénas avec le pôle d'échange multimodal et le parc des expositions.

Du côté de l'EPA, quels sont nos enjeux ?

Le premier enjeu est financier. Ce sont des terrains qui sont propriété de l'État dans la concession aéroportuaire. Le fait d'y développer des programmes dépend de l'unique volonté et responsabilité de la SACA. Si ces projets ne sont pas développés, cela impliquera un manque de recettes d'environ 22 M€ pour l'EPA pour le bilan de la ZAC. On aura les dépenses, mais on n'aura pas les recettes et, qui dit manque de recettes dit déficit supplémentaire à couvrir par les financeurs de l'EPA : État, Région, Département, Métropole et ville de Nice.

M. GAUTHIER.- Il y a un programme pour lequel l'aéroport est d'accord. L'enjeu est au total de plus de 26 M€ de recettes pour nous et, comme il y a un projet dont ils sont d'accord pour le développer pour un peu plus de 4 M€ de recettes pour nous, l'enjeu « résiduel » est d'une bagatelle de 22 M€.

M. SASSI.- Le deuxième enjeu est un enjeu de qualité architecturale et urbaine. Je vous ai dit rapidement où l'on se situe : on parle du linéaire de la promenade des Anglais qui est situé un petit peu après le pont jusqu'au niveau du terminal 1 de l'aéroport ; donc un linéaire très important sur la promenade des Anglais, et la demande de l'EPA est d'avoir le régime habituel qui s'applique sur nos opérations, c'est-à-dire que quand on fait un projet, on fait une consultation de l'architecte avec un jury partenarial, des architectes y sont présents, pour avoir le meilleur projet pour l'opération, pour la Ville et la Métropole.

Le troisième enjeu est tout simplement lié à la capacité de réaliser le projet, parce que pour réaliser le projet dessiné par Josep Lluis Mateo, on doit intervenir sur des terrains qui sont dans la concession, dans le domaine public aéroportuaire, et il faut tout simplement avoir l'autorisation de le faire.

Aujourd'hui, dans les discussions qui sont en cours au niveau technique, des progrès ont été effectués, mais il n'est pas certain que l'on aboutisse sur les trois points que je viens de vous présenter, malgré des concessions importantes faites au niveau de l'EPA vis-à-vis de la principale demande de l'aéroport qui est de maintenir un bon équilibre sur l'offre de parking dans le secteur. Sur ce point, Métropole et EPA, nous sommes prêts à nous engager pour que l'on ne fasse pas une suroffre ; notre but n'est pas de faire du parking puisque nous voulons créer de l'emploi et des quartiers urbains qui soient qualitatifs. Nous sommes donc prêts à jouer le jeu sur ce point et clairement, en contrepartie, nous recherchons un équilibre et à avoir des garanties sur les trois points que je viens de vous citer : l'enjeu financier, la qualité architecturale et urbaine et la capacité à réaliser les espaces publics du projet.

Aujourd'hui, ce sont des discussions qui ont lieu à un niveau que l'on pourrait qualifier de technique, sachant qu'on n'est pas encore revenu devant monsieur le préfet dans le cadre du comité de pilotage qu'il a mis en place. Nous travaillons sur les aspects fonciers dans le groupe de travail piloté par monsieur le secrétaire général. Indéniablement des progrès ont été faits, néanmoins nous ne sommes pas encore au bout du compte. Étant donné l'importance de ce qui se joue pour l'EPA, il nous paraissait important que vous soyez tous informés de cette situation.

Mme PENELAUD-BRUNET.- J'ai deux questions. Pourriez-vous nous expliquer pour votre comité consultatif comment passer du gré à gré aux procédures que vous avez citées ? Avez-vous une règle dans votre comité d'attribution des lots ? C'est une question complètement technique.

Par ailleurs, j'ai cru comprendre ou entendre qu'il y avait une perspective de cession de l'aéroport de Nice, je ne sais pas si c'est toujours d'actualité ou pas.

M. TORDO.- C'est dans la loi Macron.

Mme PENELAUD-BRUNET.- S'il y a la perspective de cession de l'aéroport de Nice et que potentiellement 22 M€ peuvent faire défaut sur l'équilibre pluriannuel de l'EPA, ne faudrait-il pas faire déclencher une « inter » pour que ce point soit *a minima* dans les négociations si à la fin des fins vous n'obtenez pas de garantie ? De toute façon dans le process de cession, à mon sens, à partir du moment où l'État ne sera plus majoritaire dans l'aéroport, il faudrait que toutes les clauses soient dans le contrat de cession pour que *a minima* vous récupériez votre argent.

Si l'on majore le prix de cession de 22 M€, on encaisse l'argent tout de suite et après on est quasiment dans le libéralisme, on se dit que « la main invisible » va faire que ce sera l'intérêt de ceux qui ont acheté l'aéroport de faire des choses bien, parce que ça se vend mieux quand c'est bien, mais au moins on aura bordé les 22 M€ dont le défaut risque de durablement handicaper l'OIN. Si tel n'est pas le cas, comment fait-on, au moment du projet de cession, pour essayer d'avoir une espèce de droit de retour des acquéreurs ? Là, en effet, c'est quand même un point d'interrogation.

M. TORDO.- Et d'inquiétude.

M. GUICHETEAU.- D'abord un premier point, on parle toujours de privatisation de l'aéroport, or c'est la privatisation de la concession aéroportuaire, des parts de la société qui gère la concession aéroportuaire. Ce n'est pas tout à fait la même chose. C'est pour préciser les choses. Ce n'est pas l'aéroport qui est privatisé. Cela va sans dire, mais cela va quand même mieux en le disant.

Deuxième chose, sur l'ensemble de cette opération qui est complexe et dont le point de réflexion, qui s'est un peu accéléré, était l'arrivée du tramway, il fallait bien qu'on trouve une solution entre des parties qui n'étaient pas forcément prêtes à parler entre elles. Il y a la SACA, la DGAC, l'EPA, l'État d'une manière plus générale et bien sûr NCA qui est le demandeur. Bref. Tout cela était relativement complexe. J'étais un peu à l'origine de dire qu'il fallait « se bouger » pour être au moins sûr de savoir à qui appartenaient les parcelles, ce qu'il fallait en faire et quelle était leur destination finale compte tenu de l'arrivée du tramway et de l'intervention de l'EPA sur ce secteur. Ce que j'ai toujours dit dans ce dossier, et j'ai toujours plaidé pour cela, c'est qu'il fallait un accord global et que cet accord global tienne compte des intérêts de l'EPA et pas uniquement, comme on était parti initialement, dans une négociation DGAC/SACA qui en effet voyait les intérêts des uns et des autres. Il y a l'EPA, la Métropole, l'État, et la négociation pour moi doit être globale.

Pour répondre à Anne Pénelaud, il vaut mieux qu'on arrive à un accord - mais je pense que le directeur de l'aéroport est aussi dans cette logique - avant qu'on engage des négociations dans le cadre de la privatisation de la SACA.

M. TORDO.- Pour rebondir sur ce que vous venez de dire, j'ai personnellement écrit au président du directoire de la SACA pour appuyer cette demande d'une convention globale SACA/NCA/EPA et qu'on ne traite pas les choses par morceaux.

Ayant dit cela, j'ose espérer en effet que l'intérêt général l'emportera et que l'on arrivera à un point d'équilibre qui satisfasse à la fois la SACA et l'EPA, mais je ne vous cache pas que, au vu de la manière dont les discussions se passent, c'est loin d'être gagné. Ce serait quand même tragique parce que, aujourd'hui, même si ce n'est plus vrai demain, 60 % de la concession appartient à l'État et celui-ci a un rôle majeur dans le cadre de l'EPA. Ce n'est peut-être pas les mêmes parties de l'État qui interviennent, mais à la fin c'est quand même l'État qui est concerné.

M. LEGRIGEOIS.- Peut-être uniquement pour rajouter à la complexité, j'avais eu l'occasion de signaler que dans les sujets accessoires il y a le sujet « Skytanking » qui est lié à la SACA, avec un projet alternatif de la société aéroportuaire d'implantation de réservoirs pour le turbojet ; ces réservoirs étant de l'autre côté du tramway futur, cela pouvait aussi générer un certain nombre de contraintes par rapport à l'utilisation de secteurs qui, sauf erreur de ma part, seraient dans le Grand Arénas. On avait attiré l'attention sur cette nécessité de bien prendre en compte toutes les dimensions du problème.

M. PAUL.- Pour comprendre, lorsque vous évoquez le fait que dans le business plan de l'EPA il y avait 26 M€ de recettes et qu'aujourd'hui vous êtes à peu près d'accord sur 4 M€, cela veut-il dire que c'est vraiment un programme *a minima* sur lequel il y a validation ou est-ce sur la valorisation foncière ? Je ne connais pas suffisamment le dossier, mais je pense qu'il est important de nous éclairer sur ce point pour nous rassurer.

M. GAUTHIER.- Nous sommes aménageurs de l'ensemble du Grand Arénas. Il y a deux hypothèses. Nous vendons les terrains à des promoteurs, et nous les vendons en valorisant le terrain, il est aménagé, on le vend tant du mètre carré suivant la destination. Il y a une deuxième hypothèse : c'est l'aéroport qui assure la commercialisation, là ce n'est pas une vente mais un arrêté d'occupation temporaire, c'est l'équivalent d'un bail emphytéotique sur 70 ans et, dans ce cas, un régime de participation est mis en place et nous touchons une somme par mètre carré bâti. Il n'y a pas de problème sur le montant que l'on peut demander, mais si l'aéroport dit qu'il ne veut aménager qu'un îlot et n'a aucune envie d'aménager les autres parce que les autres l'obligeraient à supprimer des parkings et à se réorganiser, il aurait des recettes, mais il n'a pas forcément envie d'aménager ces zones. On n'a aucune garantie à ce stade que ce soit aménagé. Naturellement, nous nous inscrivons parfaitement, comme l'a rappelé le président, dans la logique développée par Christian Guicheteau et dans l'état d'esprit des groupes de travail mis en place par monsieur le préfet.

Il me semblait normal de vous alerter tous sur ce point, d'abord de vous informer et de vous alerter sur les enjeux notamment financiers et en termes de qualité architecturale. Quand on nous dit qu'on se moque de l'architecture alors que l'on sera sur la promenade des Anglais, on ne peut pas l'accepter.

Mme VIOLA.- De ce que je comprends de vos propos, le point de blocage de l'aéroport c'est la perte potentielle de recettes sur les parkings. C'est une donnée ?

M. TORDO.- Le point de blocage, c'en est un d'une certaine manière, mais d'une manière plus générale, on a le sentiment que la SACA envisage son développement d'une manière quasiment indépendante et autonome de ce que nous faisons au Grand Arénas, et cela aboutit à des positions incompatibles. C'est extrêmement préjudiciable à l'intérêt général.

M. COLRAT.- Sachant que la zone aéroportuaire est bien dans l'OIN.

M. TORDO.- Oui. C'est un point important, mais il y a d'autres points aussi importants. Madame Pénelaud, vous aviez abordé une question dans une première partie qui concernait la commission d'attribution.

M. TORNATORE.- Un mot sur ce point. Ce problème était-il déjà patent lorsque nous avons envisagé le Grand Arénas ? J'ai l'impression que je le découvre. Peut-être que je n'avais pas bien suivi. C'est ma première question.

La deuxième, si l'on s'inscrit dans une logique de poursuite de la privatisation de l'aéroport Nice Côte d'Azur, peut-être aurions-nous pu dire quelque chose dans le plan stratégique et opérationnel sur ce sujet. J'avais fait une suggestion, on pourrait évoquer le fait que la poursuite de la privatisation de l'aéroport Nice Côte d'Azur pouvait nous gêner, parce qu'en effet il faudra bien écrire dans le cas de la privatisation et de la cession, ce que vous êtes en train de proposer, Madame, mais il n'est pas évident que le preneur l'accepte.

Mme PENELAUD-BRUNET.- C'est le cahier des charges. Un cahier des charges, cela se rédige. Après, on prend ou on ne prend pas.

M. TORNATORE.- Oui, mais ce n'est pas évident. Pour l'instant, il y a une discussion. En tout cas on a intérêt à l'écrire et à l'imposer au preneur.

M. TORDO.- Pour répondre à ce point, nous en parlons aujourd'hui parce que nous sommes dans la dernière ligne droite, mais nous sommes en discussion d'une manière générale tout le temps. Il y a d'autres aspects avec la société aéroportuaire, par exemple sur les radars, systématiquement et d'une manière régulière, parce que bien entendu ce que nous faisons a un impact sur la SACA mais aussi sur l'exploitation de l'aéroport, et réciproquement.

Nous avons voulu faire un point d'information parce que nous allons arriver au bout des discussions, au bout lié à la privatisation qui résultera du vote de la loi ; elle va passer à l'Assemblée avec le 49.3 dans les jours qui viennent.

M. COLRAT.- Il y a en plus le Conseil constitutionnel.

M. TORDO.- La deuxième remarque est qu'il ne t'a pas échappé que le président de la Métropole s'est exprimé vivement sur le sujet, nous l'avons alerté aussi sur ces aspects. Je suis convaincu que cela fait partie des discussions qu'il a pu avoir avec Emmanuel Macron et qu'il aura probablement dans les semaines qui suivront le vote de la loi par le Parlement.

Monsieur le Directeur, la réponse à Mme Pénelaud.

M. GAUTHIER.- L'idée est que les équipes opérationnelles de l'EPA viennent devant la commission en faisant une proposition. Tout à l'heure deux lots seront proposés à la commercialisation, le contexte sera expliqué. Dans un cas, ils proposeront un appel d'offres ouvert ; dans un autre cas, ils proposeront une consultation restreinte. Pourquoi restreinte ? Parce qu'on a par exemple un prospect extrêmement intéressant qu'on ne voudrait pas voir partir, on ne voudrait pas avoir une procédure trop longue, mais pour autant on souhaite laisser cela ouvert à la concurrence. Il pourrait y avoir un cas où personne ne veut de cet îlot, personne n'est intéressé, pourquoi pas proposer un gré à gré, mais dans ce cas il faut que ce soit dûment justifié et argumenté.

M. TORDO.- Et validé par la commission.

M. GAUTHIER.- Voilà. En tout cas cela doit être dûment argumenté, pour qu'on ne se demande pas dans quelques années pourquoi un lot a été attribué à untel. Je pense que cela va dans un sens de transparence et pour que les choses soient faites de manière formalisée.

M. TORDO.- Bien. Je crois que nous avons épuisé les points divers et d'information.

Avez-vous d'autres questions ?

M. TORNATORE.- Vous nous aviez dit que vous nous informeriez sur le comité permanent de concertation. Nous avons reçu des courriers.

M. TORDO.- Il me semble l'avoir fait en introduction. Nous avons réuni le comité permanent de concertation le 17 juin. Nous avions d'ailleurs changé l'ordre du jour pour traiter le PPA puisque c'était apparemment la demande. Quelques membres éminents du comité permanent de concertation sont venus en séance et nous ont fait part du fait qu'ils ne souhaitaient pas participer à cette réunion, ils sont donc repartis. Néanmoins, nous avons tenu la séance qui a été utile et riche en échanges avec les membres qui y ont participé et nous avons répondu à toutes les questions posées.

M. COLRAT.- On peut peut-être quand même évoquer le fond du débat.

Le fond du débat c'est que ce GPIC avait demandé, plutôt exigé que soit nommé un garant de la concertation désigné par le président de la Commission nationale du débat public. Très clairement, ces personnes souhaitaient que cette désignation constitue un

préalable et que, d'une certaine façon, tous les travaux soient suspendus en attendant la désignation du garant.

J'avais reçu une lettre du GPIC et, en plein accord avec le président du conseil d'administration, j'ai tout simplement saisi le président Christian Leyrit, déjà pour voir comment il réagissait, parce que notre affaire est quand même très particulière, ce n'est pas un projet au sens où l'on fait une ligne TGV qui va du point A au point B, c'est beaucoup plus diffus. Il y a quatre opérations identifiées, il y a un très vaste périmètre mais dans lequel les collectivités conservent leur liberté de manœuvre. Ce n'est pas un projet au sens strict, cela s'étend sur une très vaste zone dont l'évolution se fera sur quarante ou cinquante ans.

J'ai donc interrogé par écrit Christian Leyrit et je l'avais eu au téléphone sur ce qu'on pouvait faire et ce qu'il estimait possible dans ce cas de figure, s'il estimait possible de nous désigner un garant. En attendant cette réponse que je n'ai pas encore eue, il y avait évidemment le fait qu'il fallait également débattre au sein du comité permanent de concertation, puisque nous en avons institué un, et ce qui vraisemblablement sera le cas à l'occasion de la séance qui, au mois de septembre, sera consacrée au bilan de la concertation. Ça sera bien le moment de voir ce qu'aura dit Christian Leyrit et ce que souhaiteront majoritairement les membres du comité permanent de concertation, sachant que dans notre esprit la concertation ne s'arrête pas au mois de juin.

On voit bien qu'il va se passer des tas de choses. Christian Leyrit au téléphone avait évoqué, puisque je lui parlais d'un garant, le fait qu'il venait de désigner un garant pour la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. Sachant qu'il y a notamment la question du nœud multimodal qui sera un point très important dans notre OIN - ce n'est pas le seul point, mais ça sera un point particulièrement intéressant - sans trancher évidemment au moment où nous nous parlions, il évoquait la possibilité que ce garant, puisqu'il aurait à s'occuper d'une opération particulièrement marquante de l'OIN, en soit aussi le garant.

Nous en étions là. Le 17 juin, les gens du GPIC ont commencé par dire qu'ils se retiraient - ils sont entrés pour dire qu'ils partaient - parce que leur lettre n'avait pas reçu de réponse. C'est faux. J'avais répondu une quinzaine de jours avant. « Ah oui, mais cette réponse ne nous satisfait pas » ont-ils dit. Dans la mesure où ils n'étaient pas satisfaits par la réponse, c'est comme si je n'avais pas répondu ! C'est leur perception des choses. Nous en sommes là. Mais en tout cas, pour moi pas plus que pour le président du conseil d'administration il n'y avait lieu de suspendre les travaux et d'avoir ce préalable, parce que d'ailleurs rien ne nous dit que la désignation d'un garant le moment venu suffise ; il y aura d'autres préalables, je le crains.

M. TORDO.- Juste un point. Nous avions cosigné cette lettre de réponse, monsieur le préfet et moi-même, au titre de la coprésidence du CPC, et nous avions pris l'engagement d'inscrire le sujet du garant à l'ordre du jour du CPC qui se réunira le 30 septembre. C'est un engagement écrit. Cela n'a pas suffi pour qu'ils y participent,

mais cela n'a pas empêché ceux qui y ont participé d'exprimer leur position et d'avoir des commentaires et un échange fructueux.

M. COLRAT.- Il y a eu un petit échange notamment entre certains des membres du CPC sur la notion de représentativité, et notamment des élus s'offusquant d'être considérés *a priori* comme non représentatifs de quoi que ce soit.

M. TORDO.- S'il n'y a pas d'autres questions, avant de terminer ce conseil d'administration, j'ai commencé le conseil en souhaitant la bienvenue aux nouveaux membres, vous savez que dans le cadre du nouveau décret instituant le conseil d'administration des EPF et des EPA, le conseil d'administration va évoluer dans sa forme, il va passer de 26 à 21 membres, un certain nombre vont donc nous quitter, en l'occurrence Mme Viola au titre de la Caisse des dépôts et consignations, Éric Marée au titre des industriels et je crois M. Matheron au titre de l'État. Aussi avons-nous souhaité, le directeur général et moi-même, vous remercier de votre participation à ce conseil d'administration en vous faisant un petit cadeau non pas d'adieu mais d'au revoir. Au-delà du cadeau, nous souhaitions vous remercier pour votre participation à ce conseil d'administration depuis quasiment le début.

Mme VIOLA.- La CDC depuis le début, moi-même depuis deux ans. Je vous remercie pour cette délicate attention.

M. TORDO.- Merci. Le prochain conseil d'administration se tiendra en octobre dans sa nouvelle configuration.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 16 h 30

Directeur Général
Pascal GAUTHIER

Christian TORDO
Président
du Conseil d'Administration

CONSEIL D'ADMINISTRATION
09 Juillet 2015

DELIBERATION N° 2015-006

Approbation du procès-verbal du Conseil d'Administration du 30 mars 2015

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

Vu l'arrêté de la Ministre de l'égalité des territoires et du logement portant nomination de M. Pascal GAUTHIER en qualité de directeur général de l'EPA plaine du Var à compter du 2 Septembre 2013,

Vu le rapport de présentation,

Le Conseil d'Administration :

- approuve le procès-verbal de sa séance du 30 mars 2015.

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO

Immeuble Nice Plaza – 455, promenade des Anglais – BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 – Fax 04.93.21.71.26

ÉCO VALLÉE
EPA PLAINE DU VAR

CONSEIL D'ADMINISTRATION
09 Juillet 2015

DELIBERATION N° 2015-007

APPROBATION DU PSO

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

Vu l'arrêté de la Ministre de l'égalité des territoires et du logement portant nomination de M. Pascal GAUTHIER en qualité de directeur général de l'EPA plaine du Var à compter du 2 Septembre 2013,

Vu les articles L.321-18 et R.321-14 du code de l'urbanisme disposant de l'élaboration par les établissements publics d'aménagement d'un projet stratégique et opérationnel

Vu la délibération du conseil d'administration en date du 31 mars 2014 qui fixait les objectifs et modalités de la concertation avec la population,

Vu la délibération du conseil d'administration en date du 18 décembre 2014 qui arrête à l'unanimité le bilan de la concertation,

Vu la délibération du conseil d'administration en date du7 juillet 2014 qui valide le diagnostic et autorise le directeur général à le soumettre à la concertation,

Vu la délibération du conseil d'administration en date du 18 décembre 2014 qui valide la stratégie et autorise le directeur général à la soumettre à la concertation,

Vu la délibération du conseil d'administration en date du 30 mars 2015 qui
- approuve le projet stratégique et opérationnel de l'établissement pour ses deux premières parties : le diagnostic et la stratégie
- autorise le directeur général, en tant que de besoin, à procéder à des adaptations mineures d'ordre rédactionnel sur ce document
- donne mandat au directeur général pour la mise en œuvre des dispositions qu'il contient,

Vu le rapport de présentation,

Immeuble Nice Plaza – 455, promenade des Anglais – BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 – Fax 04.93.21.71.26

Le Conseil d'Administration :

- Prend acte des dernières modifications, dues aux apports de la concertation, apportées à la stratégie approuvée le 30 mars 2015,

- Approuve le programme prévisionnel d'aménagement,

- Approuve, de fait, le projet stratégique et opérationnel de l'établissement en son entier,

- Autorise le directeur général, en tant que de besoin, à procéder à des adaptations mineures d'ordre rédactionnel sur ce document,

- Autorise le directeur général à le publier par les moyens habituels,

- Autorise, notamment, le directeur général
  - à engager les études inscrites dans la 4ème catégorie du programme prévisionnel d'aménagement, dans la limite des crédits votés par le conseil d'administration,
  - à solliciter, le cas échéant, des cofinancements pour ces mêmes études.

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO

ÉCO VALLÉE
EPA PLAINE DU VAR

CONSEIL D'ADMINISTRATION
09 Juillet 2015

DELIBERATION N° 2015-008

Autorisation donnée au Directeur général de l'EPA de signer le protocole de partenariat avec la commune de Saint-Jeannet

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

Vu l'arrêté de la Ministre de l'égalité des territoires et du logement portant nomination de M. Pascal GAUTHIER en qualité de directeur général de l'EPA plaine du Var à compter du 2 Septembre 2013,

Vu la délibération du conseil d'administration en date du 9 juillet 2015 qui approuve le Programme Prévisionnel d'Aménagement du Projet Stratégique et Opérationnel (PSO) identifiant le secteur des Coteaux du Var à Saint-Jeannet comme un site à enjeux,

Vu Le rapport de présentation relatif aux enjeux et au potentiel de développement du secteur des Coteaux du Var à Saint-Jeannet,

Vu le projet de protocole de partenariat annexé.

Le Conseil d'Administration :

- Approuve le projet de protocole de partenariat sur le secteur des Coteaux du Var à Saint-Jeannet,
- Autorise le Directeur Général, en tant que de besoin, à procéder à des adaptations mineures d'ordre rédactionnel sur ce document,
- Autorise le Directeur Général à signer ledit protocole,
- Autorise le Directeur Général à mettre en œuvre les études et procédures nécessaires.

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO

Immeuble Nice Plaza - 455, promenade des Anglais - BP 33257 - 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 - Fax 04.93.21.71.26

ÉCO VALLÉE
EPA PLAINE DU VAR

CONSEIL D'ADMINISTRATION
09 Juillet 2015

DELIBERATION N° 2015-009

Convention entre le Département des Alpes-Maritimes et l'Établissement public d'aménagement de la plaine du Var

Financement de l'opération de construction du nouveau CREAT et de l'indemnisation de son transfert

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

Vu l'arrêté de la Ministre de l'égalité des territoires et du logement portant nomination de M. Pascal GAUTHIER en qualité de directeur général de l'EPA plaine du Var à compter du 2 Septembre 2013,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de l'EPA en date du 19 décembre 2011 adoptant le protocole de partenariat 2011-2026, et sa ratification par l'ensemble des parties en date du 12 mars 2012,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de l'EPA n°2014-024 en date du 31 mars 2014, portant sur les seuils de compétences du directeur général pour les recettes, les remises gracieuses ainsi que les dépenses,

Vu la délibération n°4 de la commission permanente du Département des Alpes Maritimes, en date du 29 avril 2013, approuvant l'intervention, avec la Chambre d'agriculture des Alpes Maritimes, concernant la relocalisation du Centre de recherches économiques et d'actions techniques (CREAT), dans le cadre de l'opération d'aménagement du quartier de La Baronne à La Gaude,

Vu le rapport de présentation,

Vu les débats en séance,

Immeuble Nice Plaza – 455, promenade des Anglais – BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 – Fax 04.93.21.71.26

Le Conseil d'Administration :

- approuve la convention entre le Département des Alpes-Maritimes et l'Établissement public d'aménagement de la plaine du Var portant sur le financement de l'opération de construction du nouveau CREAT et de l'indemnisation de son transfert,

- autorise le Directeur Général, en tant que de besoin, à procéder à des adaptations mineures d'ordre rédactionnel sur ce document,

- autorise M. le Directeur Général de l'EPA de la plaine du Var à signer ladite convention.

Le Président du Conseil d'Administration

Christian TORDO