

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

23/11/2017

Dossier complet le :

23/11/2017

N° d'enregistrement :

F-093-17-F-0100

1. Intitulé du projet

Aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin sur la commune de Nice.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Gares & Connexions

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Gilles MANTEL - Directeur de projet

RCS / SIRET

5 5 2 0 4 9 4 4 7 0 0 0 1 4

Forme juridique

EPIC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
5°b) Construction de gares et haltes, de plates-formes et de terminaux intermodaux.	Le projet consiste en l'aménagement du pôle d'échanges multimodal TER Nice Saint-Augustin comprenant : le déplacement de la gare ferroviaire sur le site du Grand Arénas comprenant des quais de 220m, une passerelle d'accès aux quais et un bâtiment voyageurs ainsi que la création d'une gare routière et un parking de surface.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin se compose des éléments suivants :

- le déplacement de la gare ferroviaire TER de Nice Saint-Augustin d'environ 400 mètres vers l'ouest sans modification de l'offre ferroviaire : création de quais de 220m, d'une passerelle d'accès aux quais et d'un bâtiment-voyageurs de 125m².
- la construction d'une gare routière, constituée de 20 quais, qui centralise l'ensemble des lignes de bus et de cars du secteur,
- la gare routière est couverte par une dalle portant une esplanade publique,
- l'aménagement d'un parking de surface d'environ 200 places.

Le projet ne comprend aucune démolition. La gare existante est conservée, l'usage à venir des locaux laissés vacants dans le bâtiment voyageurs sera étudié.

La démolition des installations du MIN, dont une partie des emprises sera utilisée par la gare routière, ne fait pas partie du projet d'aménagement du PEM. Elle sera réalisée dans le cadre du projet de déplacement du MIN sur la commune de la Gaude.

4.2 Objectifs du projet

La plaine du Var a été identifiée comme un territoire clef pour le développement économique, social et écologique et fait l'objet depuis 2008 de l'Opération d'Intérêt National (OIN) "Eco Vallée".

L'opération du Grand Arénas, futur quartier d'affaires de Nice, est l'une des opérations prioritaires de l'OIN.

Au cœur du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal représente un enjeu majeur pour l'OIN et la Métropole niçoise comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès à la Côte d'Azur, connecté au réseau ferré, bientôt au tramway et aux portes de l'aéroport Nice Côte d'Azur.

Les principaux bénéfices attendus du PEM sont :

- Augmenter et concentrer l'offre de transports en commun afin d'améliorer de manière significative les conditions de déplacements,
- Une connexion optimale et lisible entre les différents modes de transport;
- Des déplacements domicile-travail facilités, notamment depuis l'ouest du département;
- Des déplacements piétons et cyclistes plus aisés et plus sûrs depuis les quartiers proches;
- Plus de confort et de sécurité, les voyageurs auront accès à des espaces plus confortables et plus modernes;
- Un PEM accessible à tous, les personnes à mobilité réduite et l'ensemble des voyageurs.

L'objectif général est de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet sera réalisé en deux phases :

Phase 1, à l'horizon 2021 :

- une première tranche de gare routière comportant 10 quais,
- un bâtiment voyageurs pour la gare ferroviaire,
- le déplacement des infrastructures ferroviaires d'environ 400m vers l'ouest. Il s'agit de construire des quais de 220m ainsi qu'une passerelle d'accès aux quais. Les voies principales de la ligne Marseille-Vintimille ne sont pas affectées par ces travaux.

Phase 2, à l'horizon 2024 (une fois que les installations du MIN auront été déplacées libérant ainsi le foncier nécessaire, à partir de 2022). La durée des travaux de la phase 2 est de 18 mois.

- une seconde tranche de gare routière comportant 10 quais supplémentaires,
- un parking de surface de 200 places pour les besoins du ferroviaire (option en fonction de la disponibilité des emprises et des financements).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, le Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin constituera un quartier intermodal regroupant l'ensemble des équipements et infrastructures de transport (parkings relais, gare routière, gare ferroviaire, tramway) interconnectés par des espaces publics au sein d'un nouveau quartier mêlant des fonctions diverses : activités, commerces, services et habitat.

La fréquentation prévisionnelle du PEM se répartit entre 2 millions de voyages par an pour la gare ferroviaire à l'horizon 2030, auxquels s'ajoutent les flux de la gare routière - 4M de voyages par an à sa mise en service - et ceux du tramway, 6M de voyages par an à sa mise en service.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à autorisation d'urbanisme (permis de construire) et à déclaration au titre de la loi sur l'eau pour les sondages et essais de pompage.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Quais de la gare routière	20 quais
Surface du bâtiment-voyageurs	125 m ²
Nombre de places de stationnement	200 places en surface
Caractéristiques des quais ferroviaires - 2 quais de 220 mètres de long	quai latéral nord de 6 m de large quai latéral sud de 4 m de large

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Quartier du Grand Arénas - Nice
Le périmètre de projet est desservi par le réseau viaire suivant :
- boulevard René Cassin au Sud,
- route de Grenoble au Nord-Est,
- boulevard du Mercantour (RM6202) à l'Ouest.

Coordonnées géographiques¹

Long. 4 3° 4 0' 10 " N Lat. 7° 12' 42 " E

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Point d'arrivée :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Communes traversées :

Le projet est aménagé sur la commune de Nice, au sein du quartier du Grand Arénas, qui constitue l'une des opérations d'aménagement prioritaires inscrites au projet de territoire de l'Eco-Vallée (Opération d'Intérêt National) développé à l'échelle de la Plaine du Var.

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	La ZNIEFF terrestre de type II n°930020162 « Le Var » se situe à environ 700 mètres à l'ouest du projet.
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☒	☐	La commune de Nice est une commune littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	La commune de Nice est couverte par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Nice Côte d'Azur (zones d'exposition au bruit C et D) approuvé le 08.02.2005, auquel est annexé un Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé par arrêté préfectoral le 10.05.2011.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	Le PPRI de la basse vallée du Var, prescrit le 24 décembre 1999, a été approuvé par arrêté préfectoral le 18 avril 2011. Il a fait l'objet d'une révision partielle, dans le secteur du Grand Arénas, approuvée par arrêté préfectoral du 25 juin 2013 et d'une révision approuvée le 15 janvier 2014.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☒	☐	Plusieurs sources potentielles de pollutions ont été identifiées à partir du recensement des différentes activités exercées sur le secteur du Grand Arénas. Les activités passées et existantes au niveau du MIN représentent des sources de pollution potentielles sur le site de projet. Un diagnostic de pollution des sols a été réalisé sur le site. Ses résultats seront pris en compte dans le cadre du projet, notamment pour le processus d'élimination et de réutilisation des terres excavées.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	Le périmètre opérationnel du Pôle d'Échanges Multimodal se situe à la limite du périmètre de protection rapproché du champ captant des Sagnes (PPR2).
Dans un site inscrit ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☒	☐	La ZPS « Basse vallée du Var » se situe à environ 700 mètres à l'ouest du projet.
D'un site classé ?	☐	☒	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Un essai de pompage sera réalisé ; il pourra conclure à la nécessité de réaliser un rabattement de la nappe lors de la construction. En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à engendrer des prélèvements en eau directement dans le milieu aquatique superficiel, ni dans les eaux souterraines.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Le projet ne comprend pas d'ouvrage souterrain susceptible de modifier les écoulements souterrains.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	Le projet nécessite un important déblais au niveau de la gare routière et des remblais au niveau du bâtiment voyageurs. Le solde est excédentaire de 64.000m ³ de terres.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	La création des éléments constitutifs du pôle d'échanges (bâtiment voyageurs, voiries, parkings, parvis, ...) nécessitera l'apport de matériaux de construction. Si la qualité des sols le permet (après analyse), une faible partie des terres excavées sera réutilisées sur le site.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Aucun enjeu fort n'a été identifié : le site est fortement urbanisé et les rares habitats naturels y sont très dégradés. Le site est aujourd'hui majoritairement occupé par les installations du Marché d'Intérêt National (MIN d'Azur) : entrepôts de stockage, voiries, places de stationnement, ...
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	Le projet se situe à environ 700 mètres à l'ouest du périmètre de la ZPS "Basse vallée du Var". Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été identifié sur le site de projet et aucune espèce floristique protégée. Les potentialités d'accueil pour la faune sont faibles en raison des habitats en présence, de leur mauvais état de conservation et de l'isolement du site. Le projet ne présente aucune incidence significative sur le site Natura 2000 de la basse vallée du Var.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet s'insère au sein du tissu urbain, sur un site occupé anciennement par un marché de gros alimentaire, à proximité de l'aéroport de Nice et des infrastructures de transport tels que le réseau autoroutier et les voies ferrées.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☒	☐	Le site n'est concerné par aucun PPRT. Le risque lié au transport de matières dangereuses est inhérent au site : - par voie ferrée : la ligne ferroviaire Marseille - Vintimille est un axe de transit pour le transport d'hydrocarbures et de produits chimiques. - par canalisation : un gazoduc traverse l'enceinte du MIN parallèlement aux voies ferrées.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	La présence du Var induit un fort risque d'inondation sur le site (zone bleue exceptionnelle B6 du PPRI du Var). Un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) a été réalisé dans le secteur afin de s'assurer que tous les aménagements, constructions et installations projetés dans ce secteur n'aggravent pas significativement les risques, n'en créent pas de nouveaux et soient accessibles aux secours en période de crise. Une étude hydraulique complémentaire (actualisation du SCHAE) montre la compatibilité du projet vis-à-vis du SCHAE et du PPRI.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☒ ☐	☐ ☒	Des risques inhérents à la phase chantier sont identifiés. Des préconisations en phase chantier permettront de prévenir ces risques sanitaires. Le Maître d'Ouvrage imposera notamment aux entreprises de travaux l'application de la charte chantier vert SNCF afin de réduire les risques induits lors de la phase chantier. En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à induire de risque sanitaire spécifique. L'impact sanitaire lié aux émissions atmosphériques issue de la gare routière est en cours d'évaluation afin d'être pris en compte dans la conception du projet. Une augmentation du trafic routier (engins de chantier) pourra être perçue... ... aux abords du chantier, pour l'acheminement des matériaux et l'évacuation des terres en phase travaux. La MOA étudie l'évacuation des terres par transport ferroviaire.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	En phase d'exploitation, une augmentation de trafic sera induite par l'aménagement de la gare routière qui centralisera l'ensemble des lignes de bus et de cars sur le site. Cette augmentation de trafic est à relativiser au regard du report modal attendu par la mise en service du PEM.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	Phase chantier : nuisances sonores dues aux engins de chantier. Phase exploitation : le trafic ferroviaire n'évolue pas. Les nuisances sonores induites par le trafic ferroviaire perdurent mais les bruits de freinage s'éloignent de la zone résidentielle existante. Le trafic induit par la gare routière sera une nouvelle source de bruit sur le site, qui pourra être source de nuisances pour les populations riveraines. L'impact acoustique futur du projet est en cours d'étude afin d'être pris en compte dans la conception.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☒ ☐	☐ ☒	Lors de la phase travaux, certaines opérations pourront être une source ponctuelle et temporaire d'odeurs (les opérations de bitumage par exemple). Lors de sa phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à induire de nuisances olfactives accrues. Localement, au niveau de la gare routière, le stationnement des bus pourra être une source de nuisances olfactives (gaz d'échappement).
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☒	☐ ☐	Actuellement, le site est déjà concerné par des vibrations induites par le passage des trains sur la voie ferrée Marseille - Vintimille. Certaines opérations de chantier pourront générer ponctuellement des vibrations. Cet impact sera temporaire. En phase d'exploitation, le projet sera toujours source de vibrations en raison de la circulation ferroviaire. L'impact vibratoire futur du projet est en cours d'étude afin d'être pris en compte dans la conception.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒ ☒	☐ ☐	Le projet comporte l'installation d'un éclairage public . Une attention particulière sera portée au choix de l'éclairage par la maîtrise d'ouvrage (contrôle automatisé et économe en énergie).
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	La phase travaux entraînera une augmentation temporaire du trafic routier : la circulation des engins de chantier et les travaux pourront engendrer des rejets dans l'air (gaz d'échappement, envol de poussières ...). Des mesures seront mises en œuvre pour limiter ces nuisances (arrosage des pistes de chantier notamment). En phase exploitation, l'augmentation de trafic induite par l'aménagement de la gare routière aura une incidence sur les émissions atmosphériques. Le report modal attendu lors de la mise en service du pôle d'échanges permettra de limiter cet impact.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des effluents ?	☒	☐	Le projet engendrera le rejet d'eaux usées et d'eaux pluviales, qui seront collectées et traitées par le réseau métropolitain.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Lors de la phase travaux, le projet produira des déchets de chantier de nature diverse. Ces déchets seront collectés et traités en fonction de leur nature par des filières adaptées. En phase exploitation, le projet produira des déchets de type ordures ménagères (principalement pour l'exploitation du bâtiment voyageurs).

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	☒	☐	Dans le cadre de l'Eco-Vallée, le déplacement des installations du MIN sur le site de La Baronne offre une opportunité foncière en libérant les emprises nécessaires à la réalisation des équipements et infrastructures de transports constituant le programme du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☒ Non ☐ Si oui, décrivez lesquelles :

Plusieurs opérations sont identifiées au niveau du quartier du Grand Arénas avec des horizons de livraison variables. L'aménagement des espaces publics du pôle d'échanges sont en cours sur le site. Les travaux d'aménagement de la seconde ligne de tramway sont réalisés de façon simultanée avec un horizon de livraison en 2018. La réalisation de la ZAC Grand Arénas est programmée à plus long terme (2025). Ces travaux seront menés sur le site de façon concomitante avec les travaux d'aménagement du pôle d'échanges et l'opération de déplacement des installations du MIN sur le site de la Baronne. Une autre opération est également programmée au sein du quartier : le tunnel de la Victorine (Sortie Ouest de la Voie Mathis). La simultanéité de ces travaux sur le site va avoir un impact fort mais temporaire : augmentation des trafics sur le réseau routier local, nuisances acoustiques, ... Des mesures de réduction seront mises en œuvre pour chacun de ces projets afin de limiter ces nuisances et leur impact.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Détails en annexe 7.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Voir en annexe 8.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☒
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 9 - Plaquette de présentation du projet éditée pour la concertation publique de mars 2017

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

☐

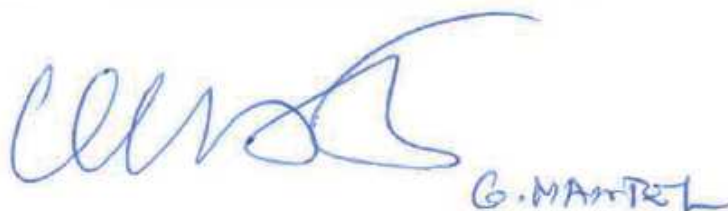
Fait à

Marseille

le,

22 novembre 2017

Signature



G. MARTEL

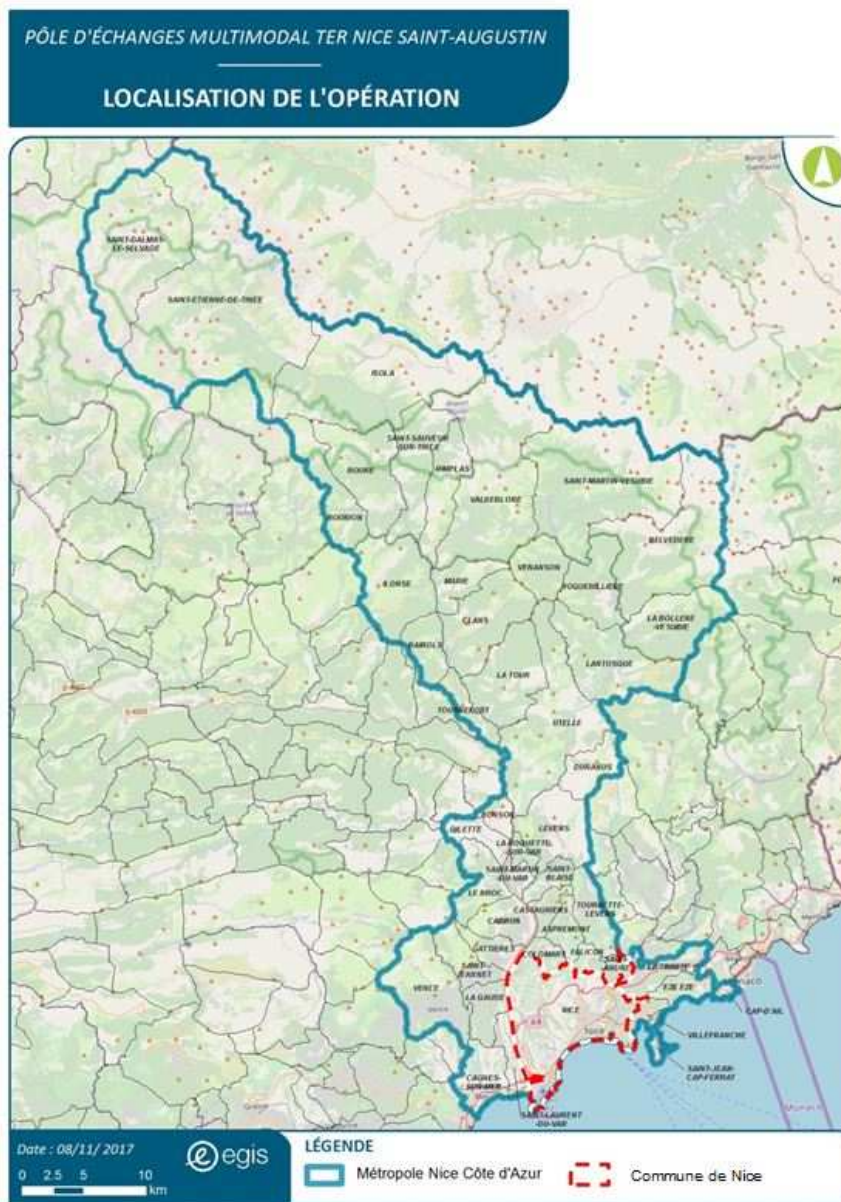
Pôle d'Echanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin

Formulaire de demande d'examen au cas par cas

Annexes

Annexe 1 – Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire	2
Annexe 2 – Plan de situation	4
Annexe 3 – Reportage photographique.....	6
Annexe 4 – Plans du projet	8
Annexe 5 – Plan des abords du projet	21
Annexe 6 – Réseau Natura 2000.....	23
Annexe 7 – Description des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet	25
Annexe 8 – Autoévaluation.....	28
Annexe 9 – Plaquette de présentation du projet	29

Annexe 2 – Plan de situation



Annexe 3 – Reportage photographique

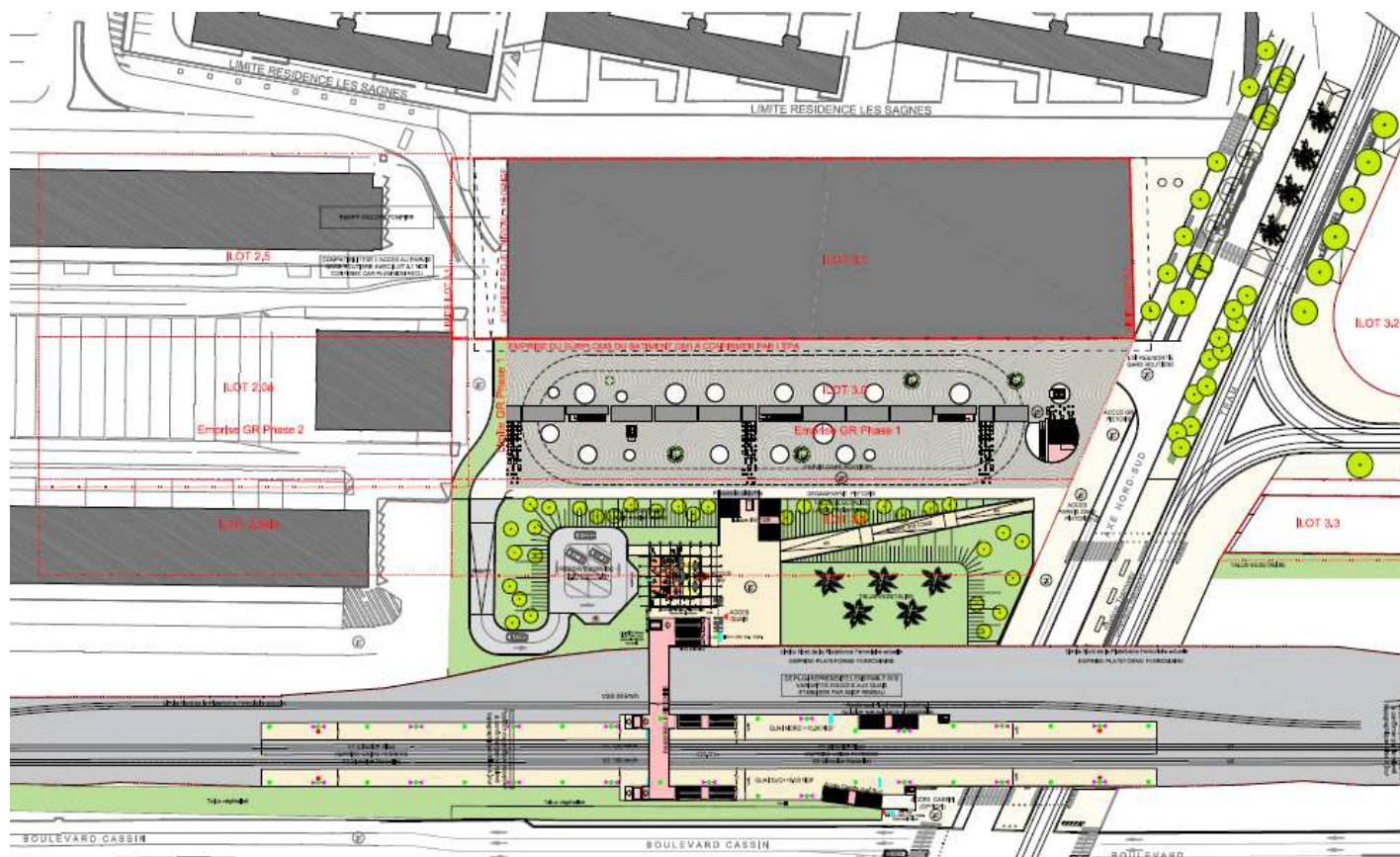
Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice-Saint-Augustin REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE



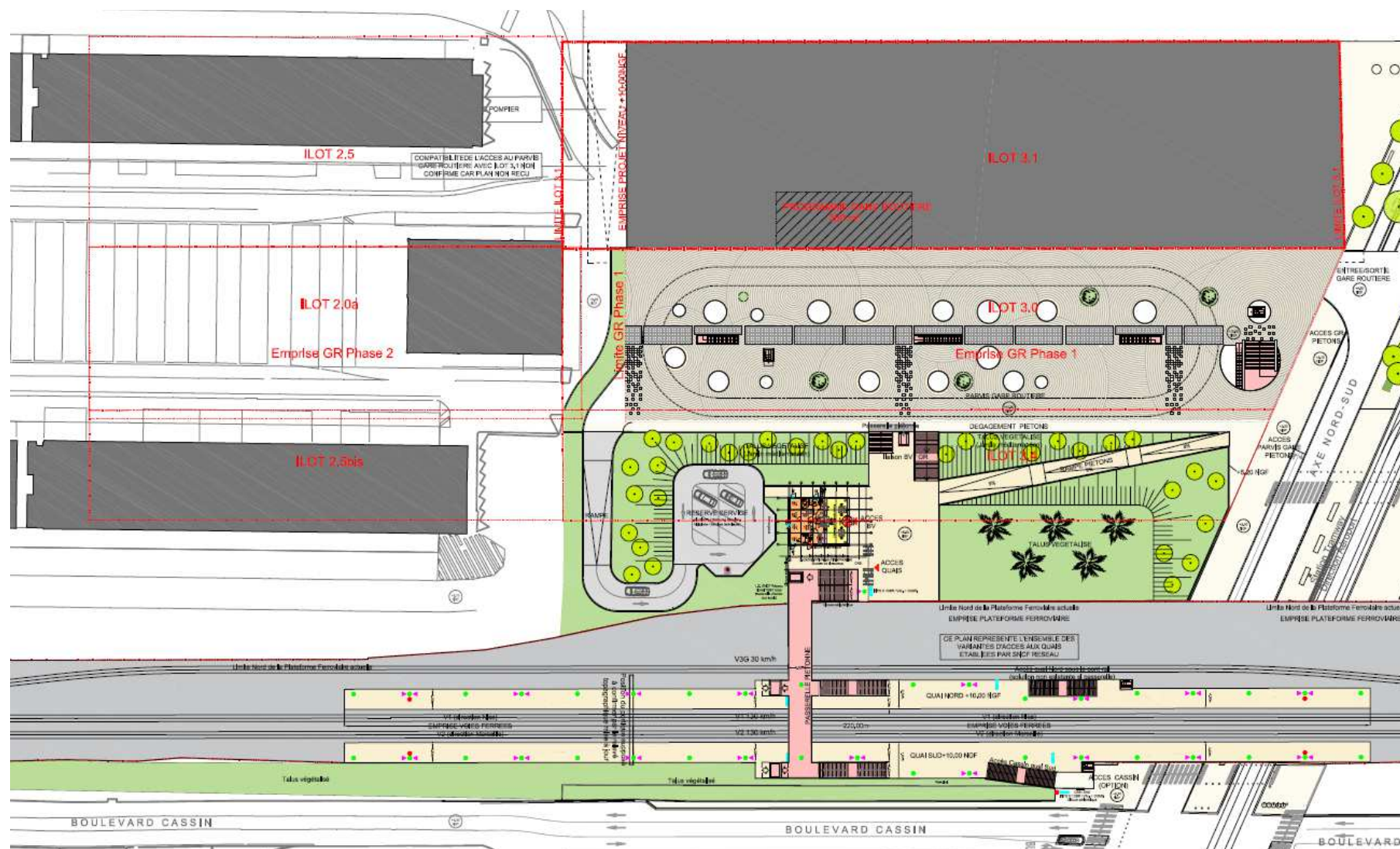
Annexe 4 – Plans du projet

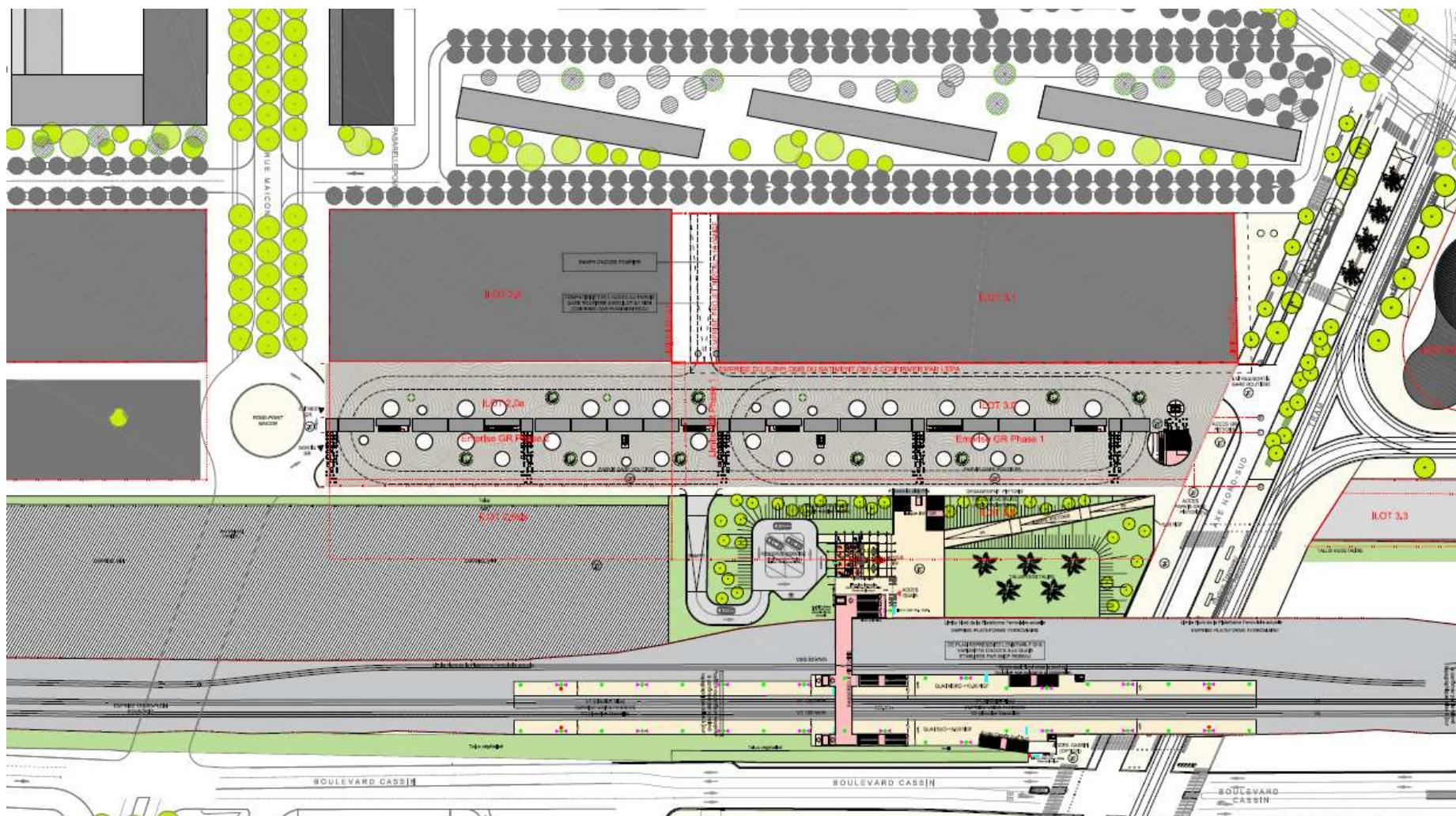
1/ Plan de la phase 1

Plan de masse de la phase 1

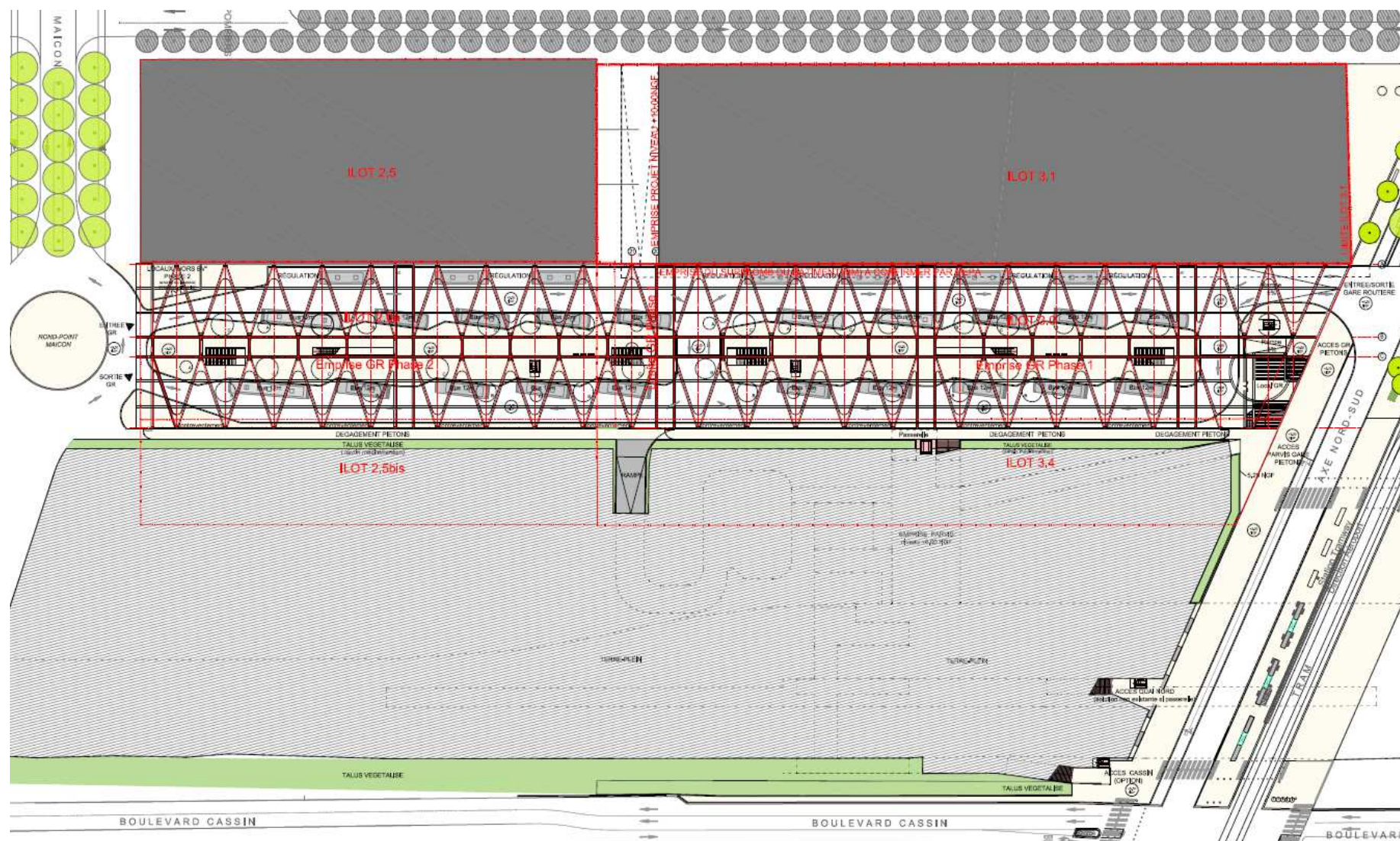


Plan niveau parvis (+10 NGF)

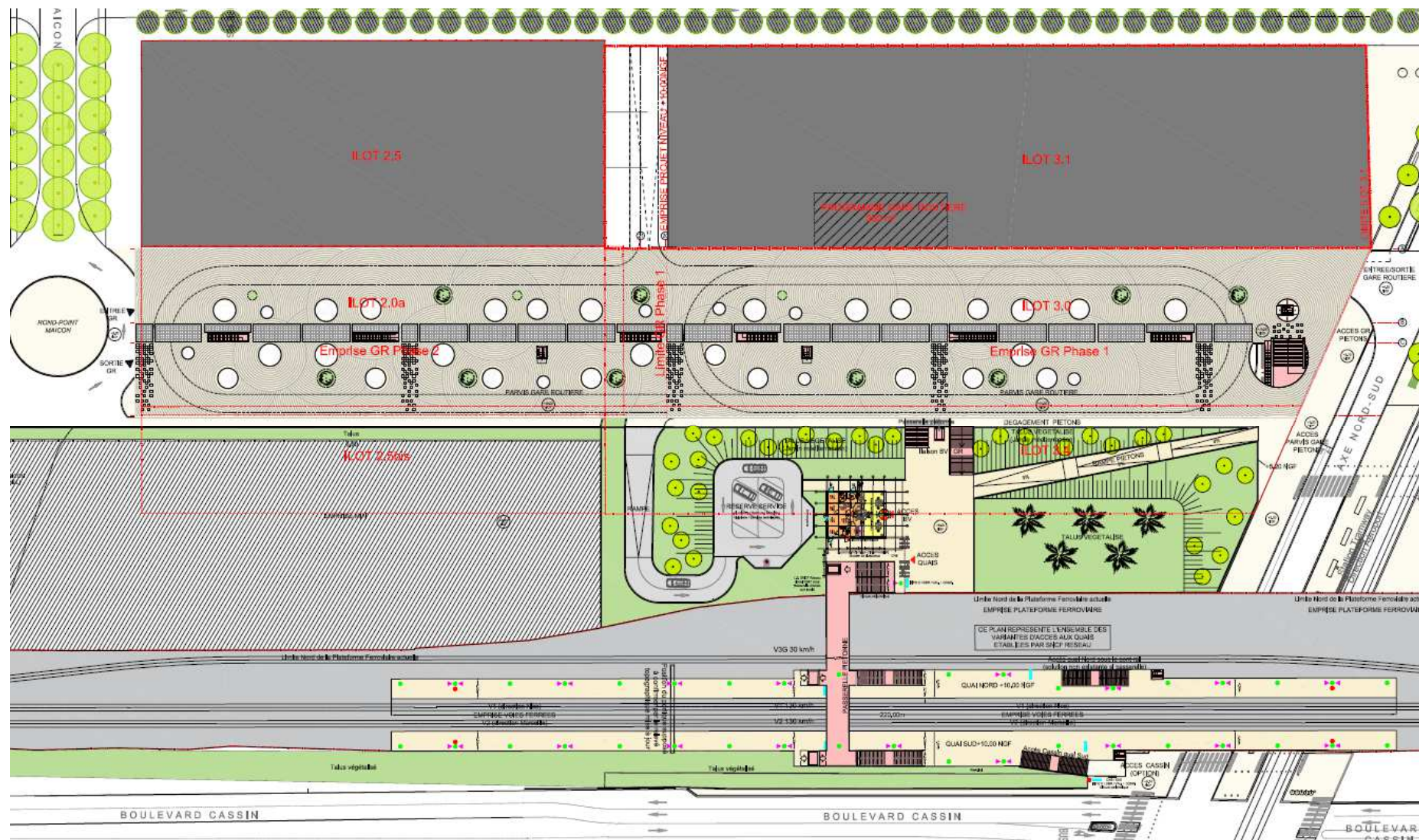




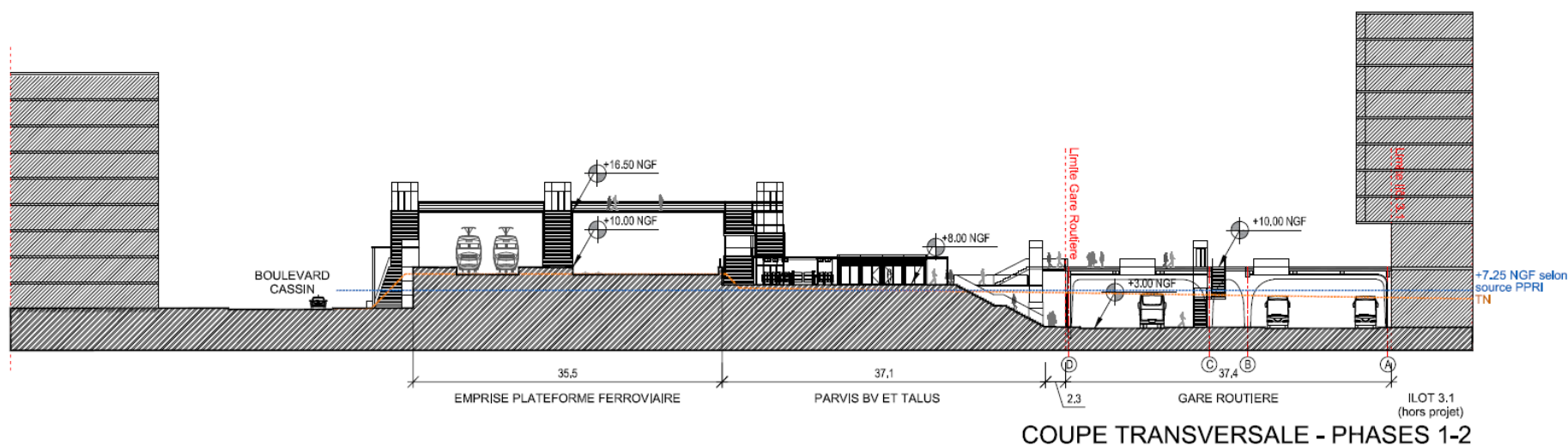
Plan niveau quais gare routière (+3 NGF)



Plan niveau parvis (+10 NGF)



Coupe transversale type



Vues du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin – Phase 1





Vues du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin – Phase 2





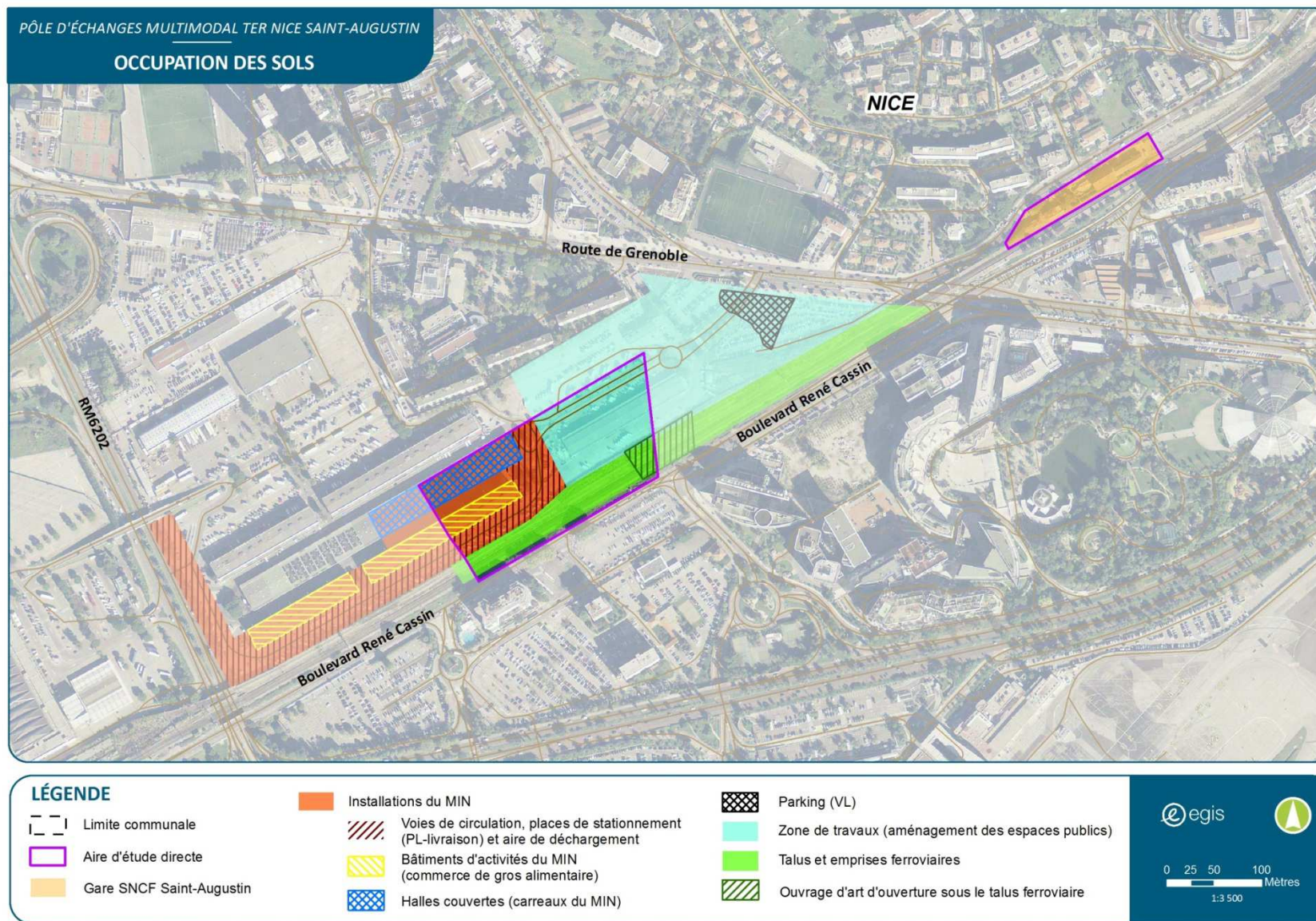
Illustration de l'entrée de la gare routière



Illustrations de l'intérieur de la gare routière



Annexe 5 – Plan des abords du projet



Annexe 6 – Réseau Natura 2000

Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice-Saint-Augustin RESEAU NATURA 2000



Annexe 7 – Description des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet

Phase travaux

Le chantier respectera les exigences réglementaires applicables en matière de bruit, de pollution atmosphérique et de pollution des eaux (superficielles et souterraines).

Le Maître d'Ouvrage mettra en place un système basé sur le management environnemental du chantier se traduisant par une organisation particulière vis-à-vis de la protection de l'environnement, avec en particulier l'application de la charte chantier vert SNCF, intégrée aux marchés de travaux et imposée aux entreprises de travaux. Les entreprises travaillant sur le chantier devront suivre ce cahier des charges spécifique instituant des règles à respecter sous peine de pénalités financières.

Des mesures particulières seront mises en place pour éviter les nuisances vis-à-vis des riverains et des usagers, et une communication sera relayée

pendant toute la durée des travaux (panneaux, flyers, journaux, site internet, secrétariat, ...).

Les études géotechniques permettront de préciser les conditions de réutilisation des déblais, soit directement, soit après traitement sur site. La réutilisation des matériaux permettra de limiter la quantité de déchets produite et la quantité de matériaux importés sur le chantier.

Les déblais non réutilisables seront évacués dans des centres de traitement adaptés.

L'évacuation des terres par transport ferroviaire sera étudiée en fonction des exutoires identifiés et des contraintes ferroviaires.

À ce jour, un diagnostic de la qualité environnementale des sols a permis de mettre en évidence les sources potentielles de pollution présentes au droit du site et de prescrire les mesures de précaution à mettre en œuvre lors des travaux pour éviter les risques sanitaires inhérent à ces terres polluées : éviter l'envol de poussières par l'arrosage/le bâchage des terres impactées et port d'EPI adaptés pour le personnel de chantier (gants nitriles, vêtements couvrants, masque ...).

Un tri des terres impactées sera réalisé sur place sous la supervision d'un bureau d'études spécialisé pour optimiser le volume de terres évacué et la réutilisation sur site.

L'utilisation d'une partie des terres polluées est compatible avec les usages futurs du site. Elle est soumise à confinement sur site : recouvrement par une couche de terres saines d'une épaisseur minimale de 30 cm.

Concernant les déchets issus du chantier, des dispositions spécifiques seront mises en place vis-à-vis de la collecte, du tri, du stockage, du transport et de l'élimination ou la valorisation des déchets de chantier.

Le recours à la valorisation sera systématiquement recherché sur le chantier : des installations pour le tri des déchets, adaptées au type de déchets, seront mises en place sur le chantier.

Les entreprises ou le mandataire du groupement ayant en charge la réalisation du chantier fourniront un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) en accord avec la réglementation en vigueur. Ce document permettra notamment à l'entreprise de s'engager sur la nature du tri sur le chantier, les méthodes employées pour ne pas mélanger les différents déchets (bennes, stockage, centre de regroupement) et les unités de recyclage vers lesquelles seront acheminés les différents déchets en fonction de leur typologie, et les modalités retenues pour en assurer le contrôle, le suivi et la traçabilité.

Les matériaux, engins et produits seront stockés dans des conditions permettant d'éviter tout risque de pollution. Ainsi, les camions de chantier seront bâchés lors des mouvements de terre et autres matériaux de manière à éviter l'envol des poussières et de réduire les risques de déversement sur les voies.

Pour éviter toute pollution des eaux souterraines et de surface, les entreprises de travaux publics devront stocker les produits potentiellement polluants de manière à éviter toute fuite et disposeront d'un matériel de dépollution nécessaire en cas de fuite accidentelle (feuilles absorbantes, kits antipollution...).

Les zones de chantier seront clôturées et délimitées de façon à n'engendrer aucun risque vis-à-vis des personnes extérieures. Les cheminements piétons seront rétablis de manière sécurisée par la mise en place d'une signalisation adaptée et de dispositifs de sécurité visibles de jour comme de nuit.

Un plan de circulation sera établi pour chaque phase de chantier définissant les itinéraires empruntés par les engins de chantier et les véhicules des fournisseurs (autres que véhicules légers), les accès et les zones de stationnement pour le personnel de chantier et pour les véhicules de livraison dans des aires spécifiques pour ne pas gêner les riverains.

Un phasage de travaux sera réalisé ainsi que des réunions de planification entre les différentes maîtrises d'ouvrage intervenant sur le site.

Les travaux respecteront la réglementation en vigueur en termes de nuisances acoustiques (engins et matériels conformes aux normes en vigueur notamment).

Phase d'exploitation

En structurant l'offre de transport et en améliorant son accessibilité, le projet va inciter au report modal de la voiture particulière vers le réseau de transport en commun et va donc avoir un impact positif sur le trafic routier et la circulation. Une partie de l'augmentation du trafic induite par le projet sera compensée à terme par la diminution et le report du trafic en faveur des transports en commun.

Le projet va également conduire à une restructuration du réseau de transport en commun existant et la modification de certains itinéraires de lignes.

Le projet permet une connexion optimale entre les différents équipements de transport, la diversification de l'offre globale de transport et l'amélioration de l'intermodalité.

La création de places de stationnement sera également un facteur incitatif pour le report modal sur le réseau de transports en commun.

Les résultats de l'étude des flux de la gare actuelle et de la gare déplacée ont permis de conclure que le déplacement de la gare à l'Ouest, la mise en service du tramway Ouest-Est et le développement du quartier Grand Arénas vont entraîner une évolution de la fréquentation de la gare (augmentation de la fréquentation de la gare d'environ 36%) et des pratiques d'accès de ses voyageurs, ainsi qu'une connexion plus efficace avec l'aéroport. La part modale d'accès à la gare provisoire en transport en commun devrait être de 40% alors qu'elle est actuellement d'environ 20%.

Des expertises sont en cours afin d'évaluer l'impact du projet au regard de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore. Les conclusions de ces études seront prises en compte dans la conception du projet.

Un revêtement acoustique protégé par un bardage bois est prévu à l'intérieur de la gare routière afin de limiter les nuisances sonores induites par le trafic des bus/cars pour les voyageurs.

Annexe 8 – Autoévaluation

Secteur stratégique du projet de territoire Eco Vallée, le site du Grand Arénas concentre de grands projets d'aménagement qui s'entrecroisent et se combinent pour participer à la mutation de ce territoire et aboutir à la vision future de ce quartier.

Plusieurs études d'impact et enquêtes publiques ont déjà été menées sur le site dans le cadre d'opérations en cours :

- Création de la ligne ouest-est de tramway de Nice - arrêté préfectoral du 15/06/2012)
- Aménagement des espaces publics et voiries du pôle d'échanges multimodal - déclaration de projet du 08/07/2013,
- Création de la ZAC Grand Arénas - avis de l'autorité environnementale du 14/06/2013,
- Aménagement de la plateforme agroalimentaire et horticole de la Baronne (arrêté préfectoral 2015-1145 du 07.12.2015 portant décision du transfert des installations des MIN de Nice sur la commune de La Gaude).

Ces études d'impact ainsi que les nombreuses études spécifiques menées par le maître d'ouvrage ou les partenaires du projet ont permis une analyse fine des enjeux environnementaux actuels et des impacts attendus de l'aménagement du site.

La réalisation du Pôle d'échanges multimodal TER Nice Saint-Augustin intervient sur des emprises dégagées de toute construction après avoir été largement remaniées (plate-forme vierge mise à disposition après démolitions) et s'inscrit dans un contexte urbain largement prédéfini dans le cadre des opérations précédemment citées.

Les enjeux écologiques du projet de PEM semblent donc limités et les impacts négatifs réduits. Ceux-ci ont été analysés ou sont encore à l'étude et sont pris en compte dans la conception.

Au regard de ces éléments, le maître d'ouvrage demande à l'Autorité environnementale de confirmer que le projet du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin ne nécessite pas la réalisation d'une étude d'impact.

Annexe 9 – Plaquette de présentation du projet



CONCERTATION PUBLIQUE

SUR LE DÉPLACEMENT DE LA GARE SNCF ET
LA CONSTRUCTION DE LA GARE ROUTIÈRE
DE NICE SAINT-AUGUSTIN

DU 9 MARS AU 8 AVRIL 2017



DÉPARTEMENT
DES ALPES-MARITIMES

MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR



SOMMAIRE

Introduction	3
Le territoire du projet	4
La proximité du quartier d'affaires de l'Arénas	4
La proximité avec l'Aéroport	5
Les précédentes consultations du public concernant le projet urbain	5
L'enjeu du projet : mettre en place une offre de transport structurée	6
Les fréquentations actuelles et attendues	6
Une configuration actuelle qui atteint ses limites	6
Les bénéfices attendus du projet	7
Le projet de pôle d'échanges multimodal	8
Les acteurs du projet	8
Trois maîtrises d'ouvrage pour un projet	8
Un cadre urbain prédéfini par l'aménageur public	8
Les partenaires du projet	9
Des équipements existants ou en cours de réalisation	9
Le projet de PEM Nice Saint-Augustin soumis à la concertation	10
Spécificités du site	11
La dimension ferroviaire du projet	11
La gare routière	11
L'espace multiservices	14
Les variantes soumises à la concertation	14
L'accès aux quais	14
Le parking – option en phase 2	16
Le devenir de la gare ferroviaire actuelle	16
Le calendrier de réalisation	16
Une réalisation en deux phases	16
La compatibilité avec le projet LNPCA	17
Le Coût et le financement	18
Montant prévisionnel de l'opération	18
Les partenaires financiers	18
Glossaire	19
La concertation	20

INTRODUCTION

Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin, soumis à la concertation, s'inscrit dans le cadre de politiques publiques de plusieurs partenaires : l'Etat, la Région Provence-Alpes Côte d'Azur, le Département des Alpes Maritimes, La Métropole Nice Côte d'Azur, l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var et SNCF. Le projet est issu d'une volonté d'amélioration des transports en commun et de l'intermodalité.

Il comprend les aménagements suivants :

- le déplacement vers l'ouest de la gare ferroviaire Nice Saint-Augustin, sans modification de sa desserte
- la création d'une gare routière
- la création d'un espace voyageurs multiservices pour les besoins ferroviaires et routiers.

Deux éléments du projet font l'objet de variantes :

- l'accès aux quais ferroviaires
- la création d'un parking destiné aux usagers des transports ferroviaires.

LE TERRITOIRE DU PROJET

Le périmètre du projet de création du PEM Nice Saint-Augustin se situe sur le territoire de l'Opération d'intérêt national (OIN) de la Plaine du Var, qui constitue un site stratégique d'environ 10 000 hectares, reliant le littoral azuréen à l'arrière-pays.

L'OIN Plaine du Var comprend trois opérations principales :

- La ZAC du Grand Arénas avec deux équipements structurants : le PEM Nice Saint-Augustin et le futur parc des expositions
- Nice Meridia avec le projet de technopole urbaine et d'éco-campus
- La future plateforme agro-alimentaire et horticole sur la commune de la Gaude

LA PROXIMITÉ DU QUARTIER D'AFFAIRES DE L'ARÉNAS

Dotée d'une position stratégique pour l'implantation d'entreprises, la ZAC du Grand Arénas constitue le futur quartier d'affaires de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) :

- au cœur du territoire métropolitain
- directement connecté au deuxième aéroport international français
- à proximité immédiate de l'autoroute A8 vers Cannes / Sophia-Antipolis et Monaco / Gênes.

Pour contribuer à l'attractivité et au rayonnement du territoire azuréen, le quartier prévoit un programme mixte :

- un parc des expositions, pour accueillir de grands événements nationaux et internationaux
- un centre d'affaires de niveau international qui permet de quintupler l'actuel quartier de l'Arénas
- un éco-quartier constitué de logements, commerces, hôtels et services
- le pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin, un équipement majeur de transport faisant le lien entre les dimensions urbaine, régionale, nationale et internationale.

Chiffres clés du Grand Arénas :
49 hectares dont 750 000 m² de capacité constructible
22 000 emplois potentiels
2 000 logements

Source : site de l'EPA Plaine du Var

LES PRÉCÉDENTES CONSULTATIONS DU PUBLIC CONCERNANT LE PROJET URBAIN

Le PEM Nice Saint-Augustin a été préfiguré dans le cadre du projet urbain du Grand Arénas. Il a notamment fait l'objet d'une double concertation portée par l'Établissement Public de la Plaine du Var, en avril 2012. La synthèse des avis exprimés par le public conforte le projet dans ses fondements et ses objectifs généraux.

Cette nouvelle phase de concertation porte en particulier sur le déplacement de la gare ferroviaire Nice Saint-Augustin, sur la création d'une gare routière et dans sa globalité sur le fonctionnement général du PEM et de chacune de ses composantes.

LA PROXIMITÉ AVEC L'AÉROPORT

Le projet de PEM Nice Saint-Augustin est également situé à proximité immédiate de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, le deuxième aéroport international de France.

Distants de moins de 500 mètres, le PEM Nice Saint-Augustin et l'aéroport seront, à terme, reliés par l'axe nord-sud, une large voie dédiée aux piétons, cycles et aux transports en commun. Le tramway qui y circulera connectera gratuitement l'aéroport au PEM, en quelques minutes.



L'aéroport Nice Côte d'Azur, c'est :

12 millions de passagers en 2015 ;
Plus de 100 destinations en vols directs ;
64% du trafic commercial vers l'International et 36% vers la France



L'ENJEU DU PROJET : METTRE EN PLACE UNE OFFRE DE TRANSPORT STRUCTURÉE

Placé sur un site déjà attractif, à la croisée des réseaux de transports, le PEM verra sa fréquentation croître, notamment du fait de l'important développement urbain en cours. Ainsi le déplacement de la gare ferroviaire actuelle en interface directe avec la nouvelle ligne de tramway et la création d'une gare routière reflètent la volonté de doter le nouveau quartier, et plus largement le sud de la Plaine du Var, d'un équipement de transports efficace. Celui-ci permettra de développer l'usage des transports en commun comme alternative au « tout voiture ».

Les fréquentations actuelles et attendues

La gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin est desservie par les trains régionaux effectuant les liaisons entre la gare des Arcs-Dragnignan, dans le Var et la gare de Vintimille, en Italie. Actuellement, 4 trains par heure circulent entre Antibes et Nice Saint-Augustin.

À desserte ferroviaire équivalente, les prévisions concluent à une augmentation significative de sa fréquentation dans les années à venir.

Quelques chiffres :

La gare ferroviaire actuelle reçoit 1,1 million de voyages par an (en 2015), ce qui la positionne parmi les gares les plus importantes de la région Provence Alpes Côte d'Azur :

12^e gare de la région tous voyageurs confondus (TER, TGV, TET, ...)

2^e gare de la région pour le transport ferroviaire régional (TER)

Une configuration actuelle qui atteint ses limites

La situation de la gare ferroviaire actuelle ne lui permet pas d'absorber les flux prévus et encore moins de développer et d'améliorer les services proposés aux voyageurs (accueil, information, attente confortable...). Le diagnostic du site actuel relève :

- une gare ferroviaire non accessible pour les personnes à mobilité réduite
- un bâtiment exigu
- un site enclavé à la circulation routière intense rendant les cheminements piétons et cyclistes difficiles
- une liaison inconfortable avec l'aéroport situé à plus de 800 m
- une distance de 400 m de la future station du tramway la plus proche
- pas de stationnement
- pas de potentiel de développement du site
- Un site éloigné de la ZAC du Grand Arénas

Cette configuration ne permet pas d'accompagner le développement urbain du secteur.



Les bénéfices attendus du projet de PEM Nice Saint-Augustin

L'arrivée du tramway, mi-2018, agit comme un catalyseur et donne tout son sens au projet de PEM. Il s'agit de regrouper et de mettre en cohérence le développement urbain et l'offre de transport constituée par :

- la gare ferroviaire (déplacement déjà prévu au Contrat de plan Etat-Région – CPER 2015 – 2020)
- le transport routier (bus et cars), présent de façon diffuse sur la zone
- l'aéroport, équipement majeur, qui va être rapproché du PEM par le tramway et une nouvelle voie, l'axe nord-sud,

Les principaux bénéfices attendus du PEM sont :

- augmenter et concentrer l'offre de transports en commun afin d'améliorer de manière significative les conditions de déplacements sur le secteur
- une connexion optimale et lisible entre les différents modes de transport
- des déplacements domicile-travail facilités, notamment depuis l'ouest du département
- des déplacements piétons et cyclistes plus aisés et plus sûrs depuis les quartiers proches
- plus de confort et de sécurité, les voyageurs auront accès à des espaces, plus confortables et plus modernes
- un PEM accessible à tous et notamment aux personnes à mobilité réduite
- des quais permettant de monter et de descendre plus facilement dans les trains.

L'objectif général est de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.

Les fréquentations prévisionnelles du PEM

Nouvelle gare ferroviaire : 2 millions de voyages par an en 2030, soit près du double de la situation actuelle.

Nouvelle gare routière : 4 millions de voyages / an à sa mise en service

Tramway (arrêt PEM) : 6 millions de voyages / an à sa mise en service

LE PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM)

LES ACTEURS DU PROJET

Le projet de PEM Nice Saint-Augustin présente un programme complet qui implique plusieurs maîtres d'ouvrage et partenaires.

Trois maîtrises d'ouvrage pour un projet
Le projet est porté par trois maîtres d'ouvrage différents, dont les périmètres d'actions sont répartis comme suit :

Métropole Nice-Côte d'Azur : gare routière, tramway et services aux voyageurs associés (guichets de vente de billets, information des usagers et espace multiservices).

SNCF Gares & Connexions : services aux voyageurs ferroviaires (guichets et automates de vente de billets, espace multiservices, systèmes d'information des voyageurs, équipements d'attente...).

SNCF Réseau : infrastructures ferroviaire (voies, quais, signalisation et accès aux quais).

Afin d'assurer une bonne coordination des différentes opérations, le groupe ferroviaire SNCF a été chargé de la maîtrise d'ouvrage de la gare ferroviaire et de la gare routière ainsi que de leurs équipements.

Un cadre urbain prédéfini par l'aménageur public

L'Établissement public d'aménagement de la Plaine du Var, aménageur du Grand Arénas et des espaces publics du PEM, est investi de son rôle de maître d'ouvrage urbain. Il définit ainsi les principes d'aménagement dans la zone du projet, dans le cadre de l'Opération d'intérêt national.

Les partenaires du projet

La gouvernance du projet de PEM est définie dans le cadre du protocole de coordination des maîtres d'ouvrage du périmètre du Grand Arénas, signé en juin 2013 afin de coordonner les différentes maîtrises d'ouvrage impliquées dans le projet urbain.

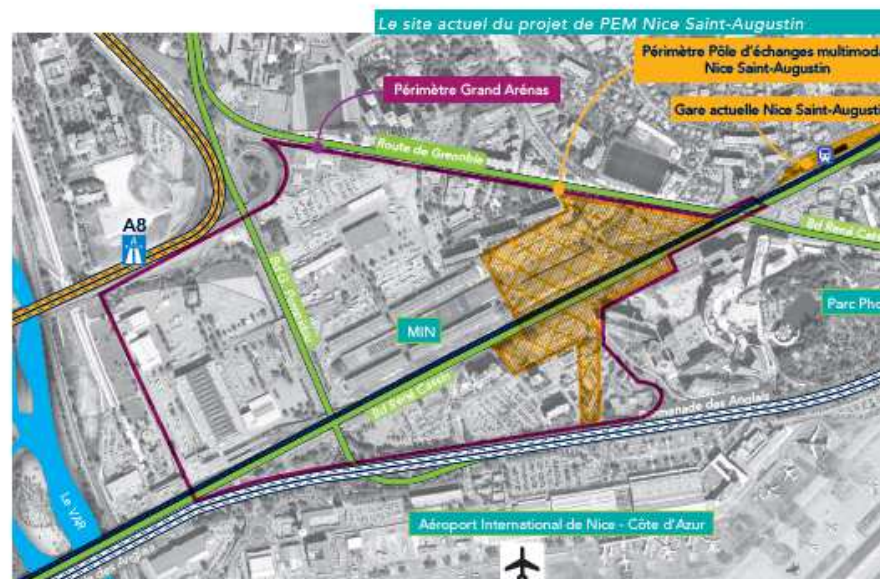
Les partenaires sont :

- l'État
- l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var
- la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur
- le département des Alpes-Maritimes
- la métropole Nice Côte d'Azur
- SNCF Réseau
- SNCF Gares & Connexions.

DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS OU EN COURS DE RÉALISATION

Le site du projet se situe au carrefour de réseaux de transports très actifs :

- au niveau métropolitain : voies routières (route de Grenoble, voie Mathis, Promenade des Anglais, ...) ainsi que réseau de bus urbains (Régie des Lignes d'Azur)
- au niveau interurbain : voie ferrée Marseille-Vintimille, autoroute A8, cars interurbains desservant le département et cars régionaux (LER)
- aux niveaux nationaux et internationaux : flux aériens liés à l'aéroport.



LES « MODES ACTIFS » (PIÉTONS ET CYCLISTES)

De façon générale, la tendance sur 10 ans indique une progression de 23% des TC dans le département. Elle doit se poursuivre dans les années à venir. « Mobilité dans les Alpes Maritimes », Comité départemental Transport/Déplacements / ADAAM, mai 2015.



Les parts modales d'accès à la gare ferroviaire (moyens par lesquels les usagers arrivent et partent de la gare ferroviaire) montrent une prédominance des modes actifs (piétons et cyclistes) et des transports en commun.

Cette tendance de fond ainsi que la volonté de donner aux modes actifs toute leur place dans une zone au trafic routier saturé, fait du PEM un espace largement accessible aux piétons et aux cyclistes.



« Les pistes cyclables et équipements liés » permettent un accès aisé au PEM en vélo. L'accès depuis les quartiers alentours ou depuis Saint-Laurent-du-Var seront facilités.

LE PROJET DE PEM NICE SAINT-AUGUSTIN SOUMIS À LA CONCERTATION

Le programme du projet de PEM Nice Saint-Augustin soumis à la concertation prévoit :

- le déplacement vers l'ouest de la gare ferroviaire Nice Saint-Augustin, sans modification de sa desserte
- la création d'une gare routière
- la création d'un espace voyageurs multiservices pour les besoins ferroviaires et routiers.

Deux éléments du projet font l'objet de variantes :

- l'accès aux quais ferroviaires
- la création d'un parking destiné aux usagers des transports ferroviaires (Option en phase 2).

Spécificités du site

La conception du PEM prend en compte une contrainte forte due à la configuration du site qui s'organise sur deux niveaux, celui du tramway et celui du train.

L'enjeu est de relier les deux niveaux d'espaces publics séparés par 7 m de dénivelé. Ces différences altimétriques, couplées à la logique d'aménagement du Grand Arénas ainsi qu'aux contraintes réglementaires (PLU, PPRI) conduisent à réaliser la gare routière sous une esplanade.

L'esplanade est reliée à l'axe nord-sud par un escalier, complété par un escalier mécanique et un ascenseur conçus en cohérence avec le projet urbain. L'esplanade est conçue pour devenir, à terme, un espace piéton majeur du Grand Arénas qui reliera le futur Parc des expositions de Nice au pôle d'échanges multimodal.

La dimension ferroviaire du projet

Le déplacement de la gare ferroviaire Nice Saint-Augustin poursuit les objectifs suivants (issus du CPER 2015-2020) :

- la mise en service au plus tôt pour une cohérence de temps et de lieu avec la mise en service du tramway
- le maintien de la desserte actuelle
- la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de la gare ferroviaire
- l'amélioration du confort et de la sécurité des voyageurs.

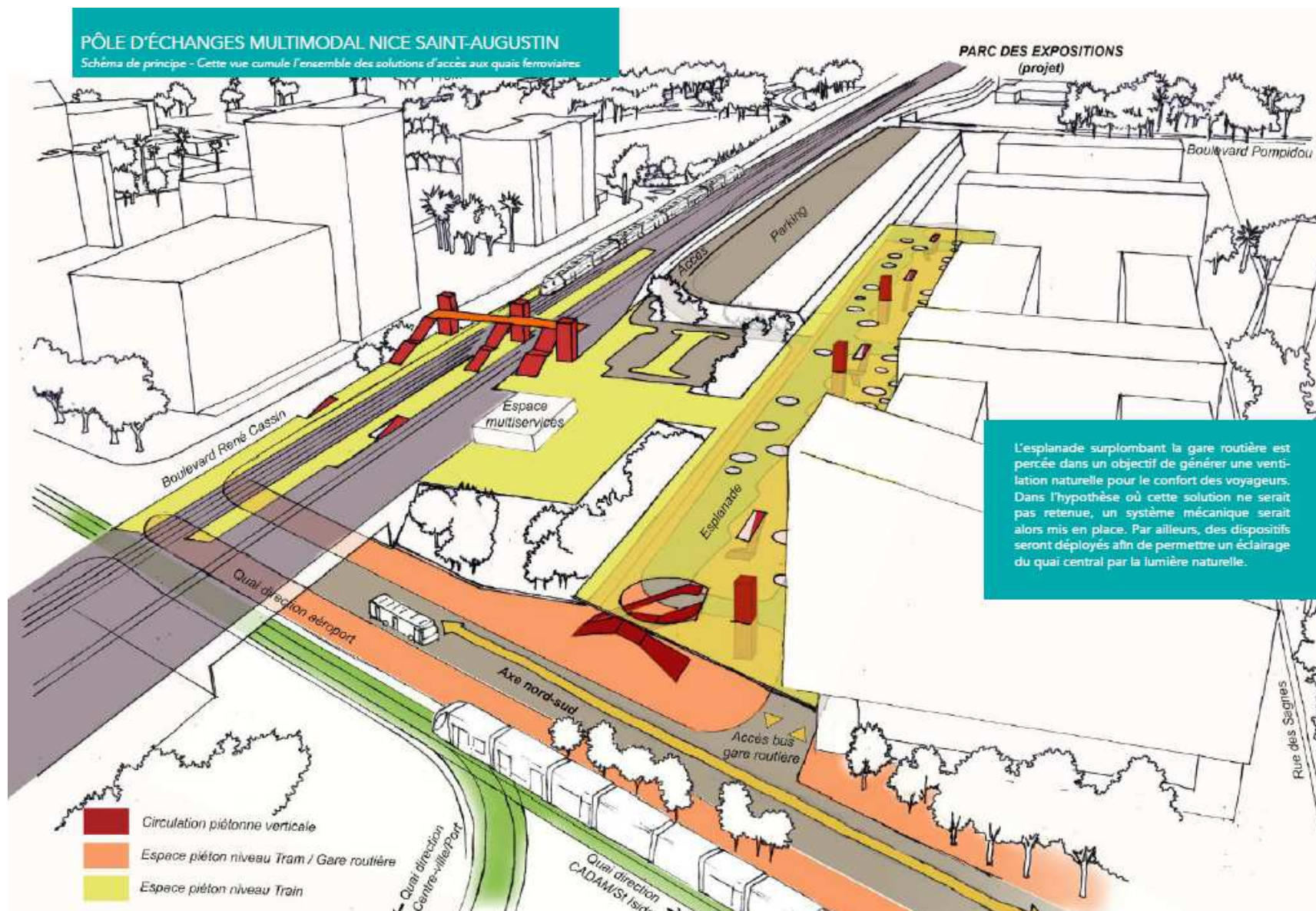
Techniquement, les principales caractéristiques ferroviaires du projet sont :

- le maintien des voies ferrées principales permettant d'éviter les interruptions de la circulation des trains voyageurs et fret pendant les travaux
- la création de deux quais pour accueillir des trains régionaux de 220 mètres de long pouvant accueillir 1800 voyageurs
- l'accès aux quais par passerelle ou escalier depuis la voirie (3 variantes et une option à l'étude)
- l'accessibilité des personnes à mobilité réduite via des ascenseurs.

La gare routière

La création de la gare routière du PEM Nice Saint-Augustin poursuit les objectifs suivants :

- la mise en service au plus tôt pour une cohérence de temps et de lieu avec la mise en service du tramway
- l'interconnexion des bus et cars provenant de l'ouest du département avec le tramway
- l'interconnexion d'au moins 25 lignes de bus et cars (8 cars du Département, 13 lignes de bus métropolitaines, 4 Lignes Express Régionales)
- la création d'un dispositif temporaire d'accueil des bus et cars en attendant la création de la gare routière.



Le projet prévoit la création d'une gare routière de 20 quais, avec :

- une implantation sous une dalle portant une esplanade (espace public aménagé par l'EPA)
- des quais pour l'arrêt des bus disposés de part et d'autre d'une allée centrale ;
- des quais de régulation pour les cars / bus en attente pour longue durée
- une large allée centrale dédiée aux cheminements piétons et permettant d'accéder à l'esplanade située au-dessus, via des escaliers et ascenseurs
- deux accès routiers par l'est et l'ouest, pour mieux répartir les flux de bus et de cars
- des accès piétons à la gare routière depuis l'esplanade par des escaliers, des escaliers mécaniques ainsi que des ascenseurs et directement depuis l'axe nord-sud.

L'espace multiservices

L'aménagement d'un espace multiservices est prévu pour fournir des services aux usagers de la gare routière et de la gare ferroviaire (information, vente de billets).

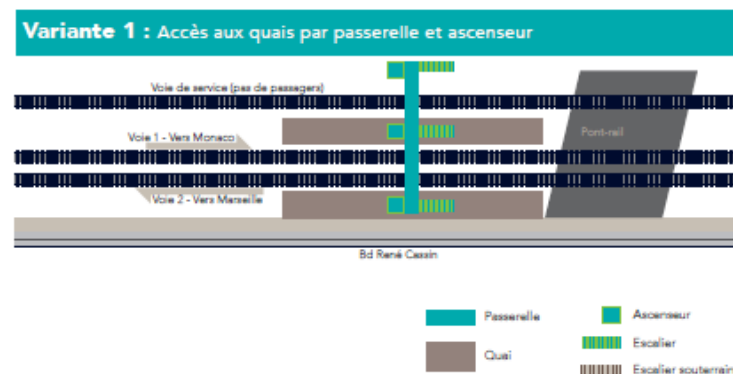
Trois solutions sont actuellement en cours d'étude :

- **Solution 1** : un bâtiment-voyageurs proche des quais ferroviaires, dans l'espace séparant la gare routière des voies ferrées
- **Solution 2** : un auvent proche des quais ferroviaires, avec distributeur de billets, information voyageurs, bancs, ...
- **Solution 3** : un local à aménager dans l'un des programmes immobiliers jouxtant le PEM.

LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

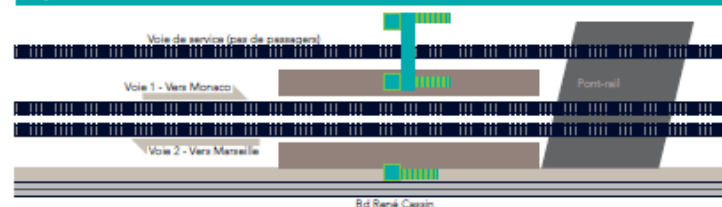
L'accès aux quais

Trois variantes d'accès ainsi qu'une option sont soumises à la concertation.



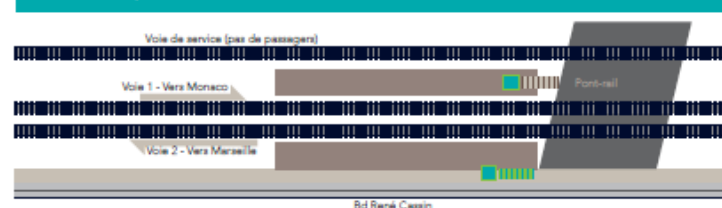
Variante 2

Accès au quai voie 1 (voie Nord – direction Monaco) par passerelle et ascenseurs.
Accès au quai voie 2 (voie Sud – direction Marseille) par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin.



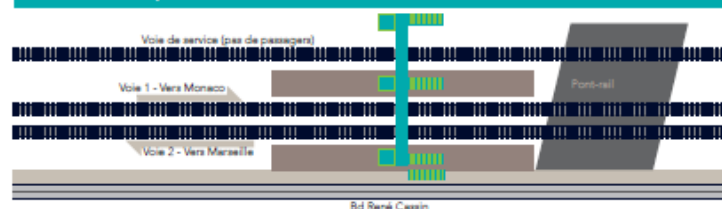
Variante 3

Accès souterrain au quai voie 1 (voie Nord – direction Monaco) à partir des espaces sous le pont-rail par escalier et ascenseur.
Accès au quai voie 2 (voie Sud – direction Marseille) par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin.



Option sur la variante 1 : gare biface

Accès aux deux quais par passerelle et ascenseurs
Accès supplémentaire au quai voie 2 (voie Sud – direction Marseille) par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin.



Le parking – option en phase 2

Le parking est destiné aux besoins liés aux transports ferroviaires (véhicules particuliers et véhicules de service). Ainsi, il pourrait compter entre 100 et 200 places de stationnement.

Sa réalisation est conditionnée par la date de libération des emprises du Marché d'intérêt national (MIN), sur lesquelles il est projeté.

Il serait accessible par le boulevard Pompidou et par les voiries de la ZAC du Grand Arénas dès que celles-ci seront mises en service.

La décision de réaliser ou non le parking demande de considérer les éléments suivants :

- la durée d'exploitation d'un parking situé sur des emprises pouvant être mobilisées par les travaux de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), si la réalisation du projet était confirmée
- la date de mise à disposition des emprises du MIN

- la réalité du besoin de stationnement à terme, en fonction de l'ampleur de l'évolution des usages (évolution des parts modales, développement du quartier) et du développement des parkings-relais de la métropole.

LE DEVENIR DE LA GARE FERROVIAIRE ACTUELLE

Après le déplacement de la gare ferroviaire, le site historique sera fermé aux voyageurs. Son foncier sera mis à disposition pour deux grands projets d'infrastructures de transport :

- Une partie du terrain sera cédée à la Métropole Nice Côte d'Azur pour l'aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis
- L'autre partie sera cédée à SNCF Réseau pour le développement du système ferroviaire, en cohérence avec l'aménagement ultérieur de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Une réalisation en deux phases

La partie ouest de la gare routière et le parking du projet seront construits sur les emprises actuellement exploitées par le MIN dont l'activité sera transférée sur la commune

de la Gaude. Afin de tenir compte de cette situation, la construction de la gare routière est phasée.

Phase 1 : la partie est, située sur des emprises disponibles, est programmée au plus tôt.

Phase 2 : la partie ouest, pourra être construite une fois les emprises du MIN libérées de toutes activités.



Les aménagements du projet en phase 1
Gare routière (tranche est)



Les aménagements du projet en phase 2
Gare routière complète (tranche est + tranche ouest)

LE CALENDRIER DE RÉALISATION

La mise en place au plus tôt de l'intermodalité dans le secteur de la ZAC du Grand Arénas constitue un des principaux enjeux du projet. Les partenaires du projet de PEM Nice Saint-Augustin

prévoient une mise en service du PEM dans des délais cohérents avec l'arrivée du tramway et de la livraison des programmes immobiliers.



Le devenir du MIN :

Dans le cadre de l'OIN Plaine du Var, une nouvelle plateforme agro-alimentaire et horticole sera aménagée sur la commune de la Gaude. Afin d'assurer une accessibilité efficace et adaptée aux entreprises, elle sera directement connectée à la RD 6202bis.

La compatibilité avec le projet LNPCA

La future gare ferroviaire Nice Aéroport (trains à grande vitesse et régionaux) prévue dans le projet LNPCA présenté en concertation fin 2016, comportera 6 voies à quai (extensibles à 8 voies) ainsi qu'un bâtiment voyageurs adapté aux flux attendus.

Le projet de nouvelle gare ferroviaire Nice Saint-Augustin est conçu pour être compatible avec la future gare Nice Aéroport :

- le dimensionnement de la gare routière est défini afin de réserver la place nécessaire à la création du plan de voies de Nice Aéroport et de son bâtiment-voyageurs

- le plan de voie de Nice Aéroport est conçu avec l'objectif de conserver les quais construits dans le cadre du projet de déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint Augustin en les adaptant aux besoins de la gare de Nice Aéroport.

- les espaces publics et les circulations (esplanade, cheminements piétons, escaliers...) et la gare routière sont dimensionnés pour accueillir les flux de voyageurs attendus à l'horizon 2050

- le projet de Nice Aéroport pourra être réalisé tout en gardant la nouvelle gare ferroviaire de Nice Saint Augustin ouverte aux voyageurs.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Montant prévisionnel de l'opération

Le PEM Nice Saint-Augustin est composé des objets suivants :

- infrastructure ferroviaire
- gare routière
- espaces multiservices
- parking
- accès aux quais.

Le montant total prévisionnel de l'opération est estimé entre 48 et 57 M€.

Les partenaires financiers

Les partenaires du projet de PEM Nice Saint-Augustin sont :

- l'État
- la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur
- le Département des Alpes-Maritimes
- la Métropole Nice-Côte-d'Azur
- l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var
- SNCF.

Une partie du programme du PEM Nice Saint-Augustin est déjà inscrite au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour l'aménagement des infrastructures ferroviaires et services aux voyageurs, à hauteur de 15 M€.

À ce stade du projet, la clé de répartition financière n'est pas encore définie. Les partenaires travaillent actuellement à l'élaboration des modalités de financement.

GLOSSAIRE

Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) : lieu où se connectent différents modes de transports - train, métro, bus, modes actifs (piétons et cycles)... - qui facilite les correspondances.

Contrat de Plan État - Région (CPER) : document contractuel par lequel l'État et la Région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets d'aménagement structurants pour le territoire.

Maître d'ouvrage : personne morale, pour le compte de laquelle sont réalisés les ouvrages de bâtiment ou d'infrastructure. Le maître d'ouvrage a notamment la responsabilité d'établir le programme du projet (définir les besoins) ; c'est le responsable du projet.

Opération d'Intérêt National (OIN) : vaste opération inscrite par la loi dans la politique d'aménagement du territoire. Dans le périmètre d'une OIN, les autorisations de construire sont délivrées par l'État et échappent au droit commun de l'utilisation des sols de la commune.

Plan Local d'Urbanisme (PLU) : document d'urbanisme fixant les règles d'utilisation des sols et imposant des contraintes d'aménagement et de construction.

Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) : document d'urbanisme fixant les règles à respecter vis-à-vis de ce risque dans certaines zones.

Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) : zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique intervient pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains.

LA CONCERTATION

La concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme (dite anciennement « concertation L300-2 ») est une procédure réglementaire qui permet d'associer le public à l'élaboration des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et de s'assurer que les besoins sont bien pris en compte.

Elle se déroulera du 9 mars 2017 au 8 avril 2017, selon les modalités suivantes :

Pour l'information du public

- Le présent dossier d'information réunissant l'ensemble des informations relatives au projet soumis à la concertation publique ;
- Un site internet permettant de s'informer sur l'opération et de télécharger les différents documents d'information du public : <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>
- Deux expositions publiques, l'une en gare de Nice Saint-Augustin et l'autre en mairie annexe de Saint Augustin – 75, boulevard Paul Montel à Nice, accessibles pendant toute la durée de la concertation publique ;

Pour la participation et le recueil de l'expression du public

- Une réunion publique le 22 mars 2017 à 18h30 à Nice (Salle Linné – Parc Phoenix, 405 Promenade des Anglais – Nice) ;

- Deux permanences du maître d'ouvrage en gare de Nice Saint Augustin, en soirée (les dates seront indiquées sur le site internet du projet) ;
- Trois registres papier mis à disposition du public, respectivement en gare de Nice Saint-Augustin, en mairie annexe de Saint-Augustin à Nice, durant toute la période de concertation et lors de la réunion publique ;
- Une adresse mail : concertation-nice-saint-augustin@sn.cf
- Une adresse postale :
SNCF Gares & Connexions
Bâtiment Mistral – Concertation PEM NSA
Étage 3 – Bureau 300
4, rue Léon Gozlan – CS 70014
13331 MARSEILLE CEDEX 03.

La concertation vise à informer le public sur le projet et ses différentes variantes, afin de lui permettre de s'exprimer et de contribuer à son élaboration.



SNCF - Gares&Connexions
Agence Grand Sud
4 rue Léon Gozlan - CS 70014
13 331 Marseille Cedex 03