

Pôle d'Echanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale du 24 avril 2019



Nom et adresse du prestataire :
EGIS Structures & Environnement
15 avenue du Centre
CS20538 Guyancourt
78 286 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex



Identification du document

Projet	Aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin		
Maître d'Ouvrage	SNCF Gares & Connexions		
Document	Mémoire du MOA en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale		
Version	Version F	Date	27/05/2019

Suivi des versions

Version	Date	Commentaires	Rédacteur	Contrôles
V1	13/05/2019	Mémoire selon échanges avec MOA et AMO	V. Raulin	A.S. Chaudat
V2	24/05/2019	Prise en compte remarques MOA et partenaires	V. Raulin	A.S. Chaudat
V3	24/05/2019	Ajout carte des périmètres corrigée	V. Raulin	A.S. Chaudat
VF	27/05/2019	Corrections souhaitées par la MOA	V. Raulin	A.S. Chaudat
VD	29/05/2019	Dernières corrections souhaitées par la MOA		

SOMMAIRE

TABLEAU DE CORRESPONDANCE DES REMARQUES DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DES REPONSES APORTEES PAR LES MAITRISES D'OUVRAGE	4
1 INTRODUCTION	5
2 PERIMETRE DE L'ETUDE D'IMPACT ET ARTICULATION AVEC LES PROJETS DU TERRITOIRE	5
2.1.1 Historique des projets d'aménagement sur le secteur du Grand Arénas	5
2.1.2 Présentation du périmètre du PEM TER Nice Saint Augustin, objet de la présente étude d'impact	6
2.1.3 Esplanade publique sur la gare routière	9
2.1.4 Articulation du PEM avec le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur	10
3 VARIANTES	11
3.1 ACCES A LA GARE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE	11
3.1.1 Le site	11
3.1.2 La solution d'accès par rampe à la gare ferroviaire	11
3.1.3 La solution retenue : escaliers fixes et mécaniques, ascenseurs	11
3.2 OFFRE DE STATIONNEMENT VEHICULES LEGERS	12
3.2.1 Localisation de l'éventuel parking et phasage du projet	12
3.2.2 Critères de la décision finale concernant l'option parking	13
3.3 DEPOSE MINUTE	13
3.4 OFFRE DE STATIONNEMENT VELOS	13
3.5 ACCES AUX QUAIS ET SOLUTION DE GARE "BIFACE"	14
4 SCENARIO FIL DE L'EAU, SCENARIO AVEC PROJET	15
5 ETAT INITIAL ET INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	15
5.1.1 Trafic – circulation	15
5.1.2 Fréquentation de la gare ferroviaire	16
5.1.3 Réseau de transport en commun	16
5.1.4 Qualité de l'air et exposition des populations	23
5.1.5 Bruit	25
5.1.6 Hydrogéologie	25
5.1.7 Documents d'urbanisme	25
5.1.8 Management environnemental	30
5.1.9 Mutualisation et économie de la ressource en phase travaux	30
5.1.10 Risque inondation	30
5.1.11 Gouvernance	31
6 ANALYSE COUTS-AVANTAGES	31
7 SUIVI DU PROJET, DE SES INCIDENCES, DES MESURES ET DE LEURS EFFETS	31
8 RESUME NON TECHNIQUE	31

Tableau de correspondance des remarques de l'Autorité environnementale et des réponses apportées par les maîtrises d'ouvrage

Le présent mémoire prend en compte tous les points soulevés par l'Autorité environnementale (Ae). Pour donner une structure claire au mémoire, le maître d'ouvrage a choisi une approche thématique. Afin de permettre une mise en relation des réponses du maître d'ouvrage avec les points soulevés par l'Ae nous présentons ici un tableau de correspondance.

Remarque	Chapitre
L'Ae recommande de préciser la localisation du parc de stationnement de 200 places pour les voitures, annoncé en option, et d'inclure dans le projet un dépose-minute et des accès pour les taxis ainsi que des aménagements pour le stationnement des vélos, en cohérence avec le schéma global des transports de Nice Côte d'Azur et les bénéfices attendus du projet. Elle recommande également d'inclure dans le projet la réalisation de l'esplanade publique sur la dalle de la gare routière, indispensable au projet.	§3 Variantes
L'Ae recommande de décrire précisément dans le dossier les périmètres géographiques et le contenu (objet) de chacun des «projets», «opérations» et «programmes» constitutifs de l'«opération Grand Arénas», de s'assurer de la cohérence et de l'à propos de leur dénomination dans l'ensemble du dossier et de présenter l'état d'avancement de chacun d'eux.	§2 Périmètre de l'étude d'impact et articulation avec les projets du territoire
L'Ae recommande de définir, en s'appuyant sur leurs liens fonctionnels, un périmètre cohérent pour un projet d'ensemble incluant notamment la totalité du projet de PEM, qui pourrait être celui de « l'opération Grand Arénas ».	§2 Périmètre de l'étude d'impact et articulation avec les projets du territoire
L'Ae recommande de produire, dès l'enquête publique concernant le PEM, une analyse des impacts du projet d'ensemble. Elle recommande de fournir à l'appui des demandes d'autorisations ultérieures relatives à ce projet d'ensemble, quelle que soit l'opération concernée, une étude d'impact à l'échelle de ce projet.	§2 Périmètre de l'étude d'impact et articulation avec les projets du territoire
L'Ae recommande de retenir a minima l'échéance de 20 années après la mise en service du PEM pour l'évaluation des incidences du projet d'ensemble et de reprendre l'étude d'impact en conséquence.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande de décrire l'évolution des caractéristiques de l'environnement (qualité de l'air, bruit, vibrations, circulation et stationnement, qualité des eaux, notamment) dans l'aire d'étude élargie du projet depuis le démarrage des travaux de l'opération Grand Arénas, et les mesures prises pour les réduire ou les compenser le cas échéant.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande d'explicitier les différences existant entre les résultats des différentes études de circulation prises comme référence dans le dossier, les raisons ayant conduit le maître d'ouvrage à prendre comme référence une étude de trafic parmi les quatre mentionnées dans le dossier et les incidences du projet sur la circulation dans l'aire d'étude.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande d'explicitier les choix qui restent à effectuer en matière de stationnement ainsi que les critères qui y présideront, et de mettre les termes du dossier en cohérence sur ce sujet.	§3 Variantes
L'Ae recommande d'expliquer les modalités et hypothèses retenues pour évaluer la fréquentation du futur PEM.	§5 Etat initial et incidences du projet

Remarque	Chapitre
L'Ae recommande de compléter le dossier par un descriptif du réseau de transport en commun métropolitain récemment arrêté, des réseaux de transport en commun départementaux et régionaux, de la fréquentation actuelle ou escomptée et des mesures temporaires mises en œuvre (lignes et arrêts) dans l'attente de la réalisation de la gare routière.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande de prendre en compte l'augmentation de la fréquentation du secteur du PEM à hauteur de la fréquentation annoncée dans le dossier.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande de passer en revue et le cas échéant requalifier les incidences du projet en matière de qualité de l'air et de santé et de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande de prendre en compte dans les incidences acoustiques du projet, au-delà du bruit ambiant mesuré, le bruit habituel généré par une gare, et de préciser les caractéristiques du jour où les mesures acoustiques ont été effectuées.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences du projet en matière d'inondation sur la base d'hypothèses de risque adaptées au type de crues du Var.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande de joindre à l'étude d'impact une présentation des principes et apports du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande d'insérer au dossier l'étude hydrogéologique complémentaire et de prendre en compte ses conclusions dans l'étude d'impact.	§7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets
L'Ae recommande de consolider l'analyse de compatibilité du projet avec le PLU en vigueur et de compléter le dossier par une analyse de compatibilité avec le projet de PLUm récemment arrêté.	§7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets
L'Ae recommande de décrire l'articulation existant entre les outils constitutifs du système de management environnemental du projet et de préciser que le système de management environnemental du projet inclut les engagements de la SNCF en matière d'environnement et qu'il s'applique à tous les intervenants potentiels sur les chantiers relatifs au projet, y compris aux maîtres d'ouvrage.	§7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets
L'Ae recommande de mettre à jour le dossier en ce qui concerne l'acheminement des matériaux par train et d'étudier dans les meilleurs délais les possibilités de mutualisation (en matière de flux de camions et d'évacuation des déchets non inertes notamment) entre les chantiers du secteur.	§7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets
L'Ae recommande de mettre en place des mesures d'évitement et de réduction des impacts affectant le PEM en cas de crue exceptionnelle du Var.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande de préciser quel périmètre recouvre cette gouvernance et quelles sont ses modalités d'exercice.	§5 Etat initial et incidences du projet
L'Ae recommande de revoir l'analyse coûts-avantages du dossier après prise en compte des recommandations du présent avis en termes de périmètre et d'incidences.	§6 Analyse coûts-avantages
L'Ae recommande de préciser le dispositif de suivi des mesures mises en œuvre dans le cadre du projet de PEM et de leurs effets : définition, fréquence, durée, responsable de chacun des suivis projetés et pilotage du dispositif.	§7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets
L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.	§8 Résumé non technique

1 Introduction

L'article R122-7 du Code de l'Environnement prévoit que l'autorité compétente, pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage ou de l'aménagement projetés transmette pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (Autorité environnementale ou Ae) définie à l'article R. 122-6.

Dans le cadre du projet de Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin (06), réalisé sous maîtrises d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions, en tant que maître d'ouvrage unique sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage propre et sur celui de la Métropole Nice Côte d'Azur et de SNCF Réseau, l'Autorité Environnementale est le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) dont l'avis délibéré sur le projet est intégrée dans le présent dossier d'enquête publique.

Le présent document, établi pour le compte de la maître d'ouvrage unique SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau constitue le mémoire en réponse à cet avis.

Ce document vise à apporter des précisions et explications sur la base des éléments figurant dans l'étude d'impact, sur laquelle l'Autorité Environnementale a émis des recommandations. L'objectif est d'apporter ainsi des éléments complémentaires permettant une meilleure compréhension du dossier par le public. L'étude d'impact, telle qu'elle figure dans le dossier d'enquête publique, n'a pas été modifiée.

2 Périmètre de l'étude d'impact et articulation avec les projets du territoire

L'autorité environnementale a souhaité des éclaircissements à propos des périmètres des opérations du quartier Saint Augustin. Les paragraphes suivants s'attachent à mieux mettre en évidence la façon dont les nombreux projets de cette zone urbaine en pleine mutation s'articulent les uns aux autres.

2.1.1 Historique des projets d'aménagement sur le secteur du Grand Arénas

Un développement souvent anarchique a donné à la plaine du Var, au XXe siècle, une urbanisation hétérogène et peu fonctionnelle. Riche de 116 000 habitants, de ses paysages exceptionnels, de ses enjeux écologiques, ce territoire présente un fort potentiel de développement et de mise en valeur. L'État comme les collectivités locales, après un diagnostic partagé, se sont donc mobilisés pour concevoir ensemble un nouveau projet de territoire.

Le territoire de la Plaine du Var a été désigné par l'État comme l'une des Opérations d'Intérêt National de France, avec le développement durable comme ligne directrice. Il a confié à l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) de la plaine du Var la mise en œuvre de ce projet d'aménagement global : tout en proposant un nouveau modèle d'aménagement et d'urbanisme, il veut conjuguer économie et écologie. Il vise aussi, pour les trente années à venir, à modifier en profondeur la structure économique de la métropole, les modes de déplacement et d'habitat.

Le quartier du Grand Arénas constitue un des secteurs d'action les plus importants de par sa superficie et de par sa position stratégique à proximité directe de l'aéroport de Nice et de la gare de Nice Saint-Augustin.

Le quartier du Grand Arénas voit émerger au début des années 2010 « l'opération Grand Arénas », portée par l'EPA. Le programme de la ZAC du Grand Arénas est défini en vertu du principe de mixité fonctionnelle, en développant des bureaux, des logements, des équipements, des commerces, des hôtels et des services.

Par ailleurs, d'importants projets de développement territorial émergent en lien direct avec le quartier : développement des transports en commun (tramway notamment) pour connecter l'aéroport au centre-ville, déplacement de la gare pour en permettre une meilleure accessibilité, création de voies destinées aux transports en commun et aux modes doux.

Présentation des périmètres opérationnels au sein de l'opération Grand Arénas

L'opération du Grand Arénas, telle que définie initialement en 2013 se compose de deux projets d'aménagement distincts :

→ **Sur un périmètre de 8 ha, le quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport comportait initialement 3 projets indépendants :**

- le Pôle d'Échanges Multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport qui regroupait les équipements et infrastructures de transport : la gare routière, la gare ferroviaire SNCF, les stations de tramway et, en option, un parking pour les usagers du train, en interface directe avec la nouvelle ligne est-ouest du tramway,
- un ensemble immobilier réparti sur cinq îlots comprenant des bureaux, commerces, services, hôtels,
- des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges (esplanade publique reliant le Parc des expositions, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus/taxis, une piste cyclable, des cheminements piétons...). L'aménagement des espaces publics du quartier du Pôle d'Échanges Multimodal s'organise autour de la future ligne Est-Ouest du tramway, qui permet de relier les terminaux de l'Aéroport au Pôle d'échanges multimodal avec le centre de Nice et la cité administrative.

Le Quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin Aéroport a fait l'objet d'une étude d'impact en 2013 (avis de l'AE du 06/03/2013) et d'une déclaration de projet le 08/07/2013.

À ce jour, sont déjà réalisés les espaces publics et les voiries du quartier du Pôle d'échanges multimodal, notamment l'axe nord-sud, traversant sous la voie ferrée, sur lequel s'insère la ligne de tramway. Plusieurs îlots de l'ensemble immobilier du quartier du pôle d'échanges sont également finalisés ou en cours de réalisation.

→ **Sur 42 ha environ, le programme du quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique, sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).**

Ce programme de la ZAC Grand Arénas a fait l'objet d'une étude d'impact de création en 2013 (avis de l'AE du 14/06/2013).

La ZAC Grand Arénas, sous Maîtrise d'ouvrage de l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var, entre désormais dans sa phase de réalisation, avec une mise à jour de l'étude d'impact réalisée initialement en 2013 pour le dossier de création. L'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC, dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC, et sa mise à disposition du public sont prévues au premier trimestre 2020. La réalisation de cette étude d'impact actualisée viendra compléter l'analyse des impacts du PEM telle qu'elle figure dans son étude d'impact spécifique (étude intégrée au présent dossier). Cette étude d'impact intégrera une analyse détaillée des effets environnementaux de la ZAC du quartier urbain Grand Arénas, mais également des différents projets sur l'ensemble du territoire de l'opération Grand Arénas. L'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC tiendra compte de l'étude d'impact du PEM.

Par ailleurs, le projet de ligne de tramway T2 a fait également l'objet d'une évaluation environnementale en 2011, pour l'ensemble de son tracé.

2.1.2 Présentation du périmètre du PEM TER Nice Saint Augustin, objet de la présente étude d'impact

Tel que défini en 2016, le projet du PEM TER Nice Saint Augustin porte sur un pôle d'échanges constitué par le déplacement de la gare actuelle de Nice Saint Augustin au cœur de l'opération du Grand Arénas et la construction d'une gare routière, afin de regrouper tous les modes de transport en un même lieu pour optimiser l'intermodalité. Il ne s'agit plus d'un projet de gare TGV comme évoqué en 2013. Les fonctionnalités sont différentes et le programme fonctionnel a été précisé pour y répondre. La réalisation de la phase 2 de la gare routière, sur les emprises actuelles du MIN, a nécessité de redéfinir le périmètre prévu initialement pour le PEM, cette seconde phase étant localisée dans le périmètre de la ZAC.

Dans la réponse du CGEDD du 27 décembre 2017 suite à la demande d'examen au cas par cas soumis par le MOA unique SNCF Gares & Connexions, l'Autorité environnementale précisait que l'étude d'impact du PEM était « celle de la ZAC, à actualiser ». Or, compte tenu de temporalités différentes entre le PEM (pour permettre une intermodalité efficace dès 2021) et la ZAC, dont le programme est en cours de redéfinition, la réalisation d'une évaluation environnementale globale n'était pas réalisable.

Cependant, au vu des interactions entre les différents projets d'aménagement portant sur le secteur du Grand Arénas et pour répondre aux attentes du CGEDD, le maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions a réalisé, en complément de l'Étude d'impact du PEM, une analyse des principaux impacts environnementaux pressentis à l'échelle globale du secteur Grand Arénas. Le périmètre retenu pour cette analyse correspond à l'opération globale du Grand Arénas (ZAC et quartier du PEM), cf. carte ci-après.

Cette démarche d'évaluation a été menée en accord avec les partenaires de l'opération, et notamment les principaux maîtres d'ouvrage du secteur, dans le cadre du Comité de pilotage environnemental présidé par le préfet des Alpes Maritimes, début 2018, en vue d'assurer la cohérence des différentes évaluations environnementales en cours sur le territoire.

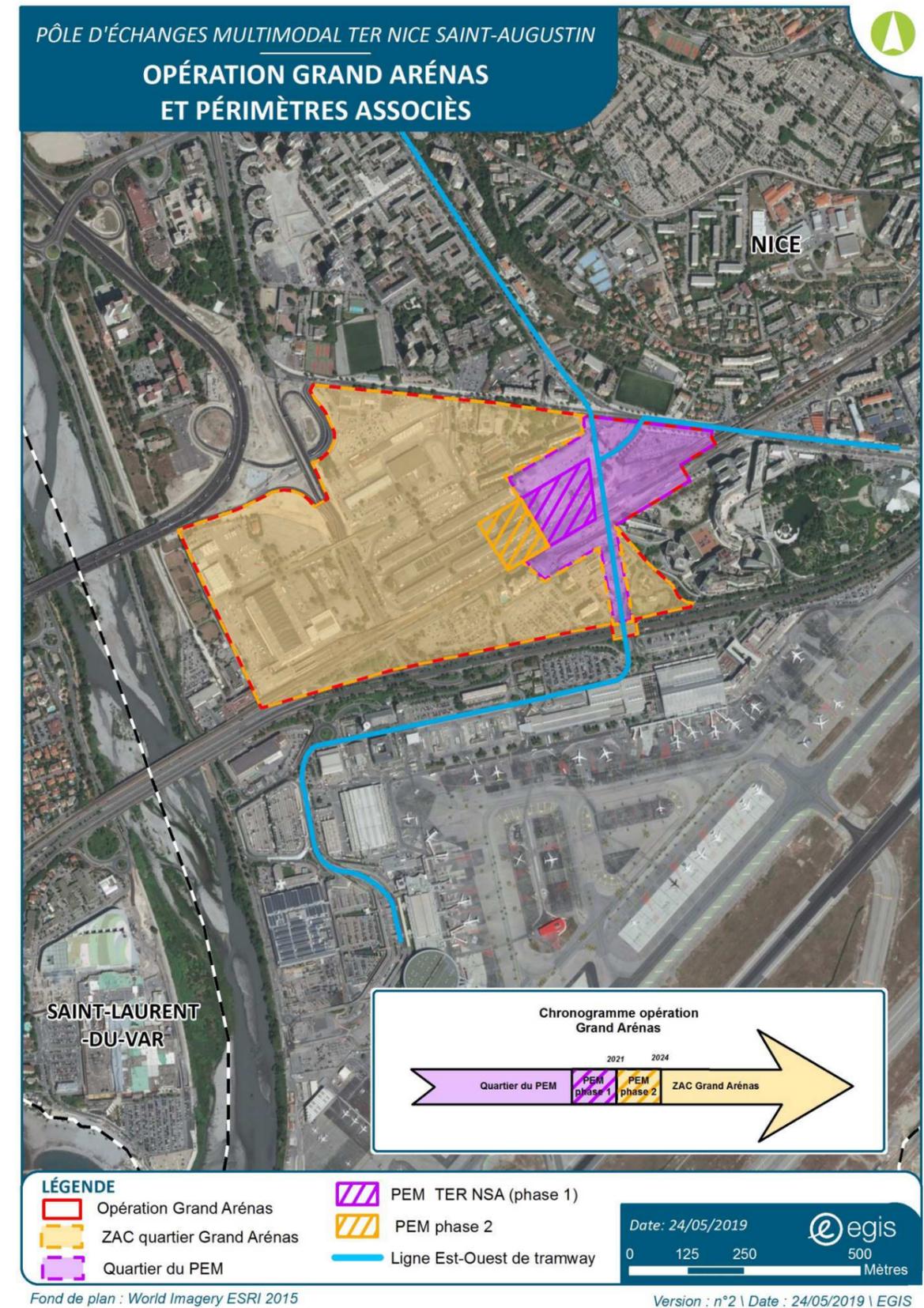
La réalisation ultérieure d'une étude d'impact de la ZAC du Grand Arénas, sous Maîtrise d'ouvrage de l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var, dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC, viendra compléter cette analyse.

Le tableau suivant synthétise les principaux projets et équipements constituant le PEM ou en interface avec lui et leurs évaluations environnementales.

Projets, programmes et Evaluations environnementales							
Projets Programme	Moa originelle	Moa Unique	Invest. € CE 2017	Mise en service	Etude d'Impact Initiale - Date	Périmètres Inclus dans l'Etude d'Impact du PEM Nice St. Augustin	
GARE							
BÂTIMENT-VOYAGEURS BV léger 125m2, Parvis Espaces publics, accès	SNCF G&C / TER	SNCF G&C	3,6 M	juillet 2021	2019	oui	
	MNCA						
	SNCF G&C						
Equipements des quais et services voyageurs	SNCF G&C		0,7 M€				
INFRASTRUCTURE Quais 220m, Passerelle, lots techniques		SNCF Réseau	13 M€				
GARE ROUTIÈRE							
Tranche 1 - 10 quais	MNCA	SNCF G&C	19,1 M€	fin 2021			
Tranche 2 - 10 quais supp.	MNCA	SNCF G&C ?	12,4 M€	En fonction libération emprises du MIN			
Equipements de transport à proximité du PEM	Tramway Ligne 2 Centre ville ↔ Aéroport ↔ CADAM		MNCA		en service depuis fin 2018	2011	En tant que projet existant
	Aéroport de Nice Relié à au PEM par une nouvelle voie piétonne et par le Tram					-	En tant qu'existant
Espaces publics et projets urbains	ZAC Grand Arénas		EPA - aménageur de l'OIN			2013	Dans le chapitre dédié à la ZAC
	Quarter du PEM - espaces publics		EPA - aménageur de l'OIN + autres Maîtrises d'ouvrages		Travaux en cours	2013	oui
	...dont Esplanade sur la dalle de la gare routière, ayant vocation à être prolongée vers la ZAC.		EPA - aménageur de l'OIN		fin 2021		
	...dont Axe nord-sud reliant PEM et Aéroport, dédié aux transports en commun et aux piétons.		EPA - aménageur de l'OIN		en service depuis fin 2018		En tant que projet existant
Projet LN PCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur)	Gare Nice Aéroport (NAE) Gare pouvant accueillir TER et TGV. Concertation relancée suite à une décision ministérielle de février 2019.		SNCF		à partir de 2026 (gare NAE)	Avenir.	-

Sur le plan ci-après, sont représentés :

- Le périmètre de l'opération Grand Arénas,
- Le périmètre du quartier du pôle d'échanges comprenant les espaces publics du PEM et le programme immobilier associé (Déclaration de projet du 08/07/2013).
- Le périmètre projet du pôle d'échanges multimodal (PEM) TER Nice Saint-Augustin en phase 1 et en phase 2 (spécifique aux équipements de transport),
- Le périmètre de la ZAC quartier Grand Arénas (approuvé par l'arrêté de création en date du 06/08/2013).
- Le tracé de la ligne 2 du tramway.



2.1.3 Esplanade publique sur la gare routière

La dalle située au-dessus de la gare routière constituera une esplanade publique piétonne et servira également d'accès au niveau rez-de-chaussée à l'îlot 3.1, situé au nord de la gare. L'EPA réalisera le revêtement et l'aménagement de cette esplanade pour permettre son usage par le public dès la réalisation de la dalle par SNCF Gares & Connexions.

Cet engagement de réalisation de l'esplanade publique par l'EPA est inscrit dans la convention de financement des études de projet et de réalisations de la phase 1 de la gare routière (études PRO des phases 1 et 2 et réalisation de la phase 1), en cours de signature entre le Préfet de Région, la Région, le Département, MNCA, la Ville de Nice et l'EPA. La conception de cette dalle, comme indiquée dans la convention, devra « intégrer toutes les sujétions techniques nécessaires à la réalisation de cet espace public conformément aux dispositions définies par le maître d'œuvre urbain chargé de l'aménagement de la ZAC Grand Arénas et par le maître d'œuvre du Pôle d'Echange Multimodal ».

Du point de vue des procédures administratives, la réalisation de l'esplanade a été l'objet d'une Enquête publique et d'une déclaration de projet prise par l'EPA en 2013 pour la réalisation des espaces publics du quartier du PEM NSA.

Par ailleurs, une mission d'Ordonnancement Pilotage et Coordination Inter-Chantier (OPCIC) entre les deux projets devra être étudiée et sera mise en place, à coûts partagés, entre PEM et l'îlot 3.1., en intégrant l'aménagement de l'esplanade publique. Cette mission permettra de veiller à la bonne articulation des travaux relatifs à la dalle et à son aménagement en esplanade publique.

2.1.4 Articulation du PEM avec le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

La gare Nice St Augustin est une gare TER dont la vocation première est la mobilité du quotidien. Cette gare, déplacée pour venir en interface directe avec le tramway, une gare routière et une nouvelle voie reliant l'aéroport, constituera un pôle d'échanges multimodal efficace destiné à favoriser l'usage des transports en commun. L'objectif du projet est, depuis le début, la mise en place de l'intermodalité rapidement après l'arrivée du tramway.

En parallèle de ce projet, voulu et porté de longue date par les collectivités partenaires, un autre projet, de plus long terme, à l'échelle de la région, prend forme : la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur (LNPCA). Ce grand projet prévoit une gare appelée Nice Aéroport (NAE), capable d'accueillir des TGV et des TER sur le site de Saint Augustin.

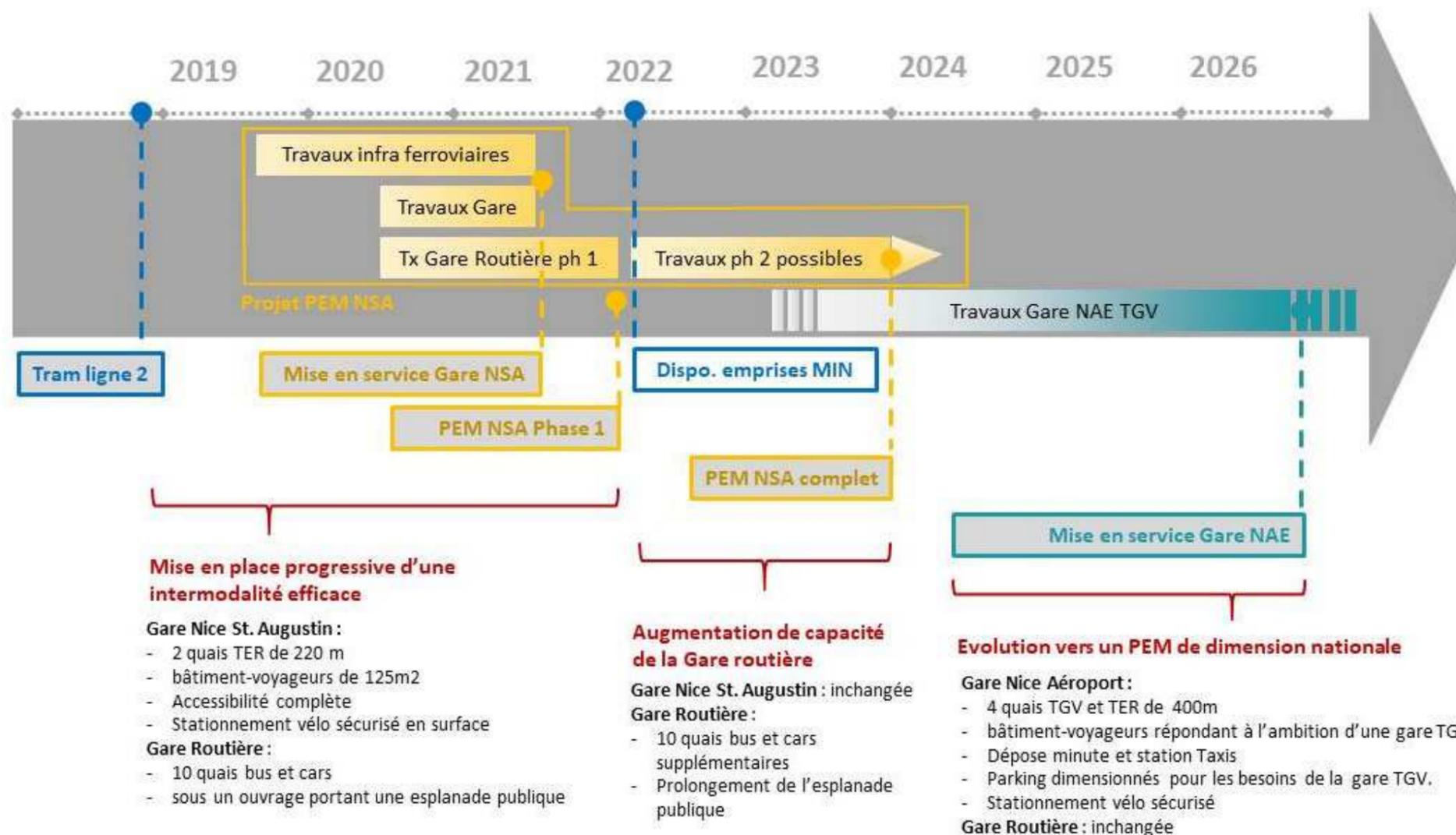
Le projet de gare NAE, qui a fait l'objet d'une concertation publique en 2016, va de nouveau être soumis à concertation dans le cadre du nouveau phasage du projet LNPCA inscrit dans le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). En effet, la décision ministérielle du 4 mars 2019 soumet à une nouvelle concertation publique les phases 1 et 2 de la LNPCA et donc la future gare NAE (prévue en phase 1). Celle-ci pourrait ainsi être réalisée au plus tôt en 2026.

Étant donné ces perspectives, la conception du PEM Nice St. Augustin TER permet de disposer au plus vite de l'intermodalité tout en préservant la capacité du site à évoluer pour accueillir une nouvelle offre ferroviaire et de service dans le cadre de la future Gare Nice Aéroport, sans perte importante d'investissement. Ainsi les quais sont positionnés de manière à pouvoir être allongés et élargis, l'espace nécessaire à la réalisation des voies supplémentaires pour l'arrêt des TGV est préservé, le bâtiment-voyageurs est de taille réduite et démontable. La gare routière est pensée pour s'articuler avec la future gare TGV sans interruption d'exploitation; l'esplanade sur le Gare routière deviendra, à terme, le parvis de la future gare Nice Aéroport.

Les gares de Nice St. Augustin et de Nice Aéroport sont donc compatibles et s'inscrivent dans une logique d'évolution.

Articulation du projet de PEM Nice Saint-Augustin TER

avec la future gare Nice Aéroport TGV prévue dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur



3 Variantes

L'AE demande de préciser les variantes ou options qui ont été étudiées sans pour autant avoir été complètement expliquées dans le dossier d'Étude d'impact. Sont cités les points suivants :

- Les accès par rampe pour les personnes à mobilité réduite ;
- Le stationnement pour les véhicules particuliers et les vélos ;
- Les solutions de dépose-minute ;
- L'option de gare biface, c'est-à-dire une gare accessible à la fois depuis le boulevard Cassin, au sud et depuis l'Axe nord-sud et depuis l'esplanade publique, au nord.

3.1 Accès à la gare pour les personnes à mobilité réduite

3.1.1 Le site

L'aménagement de la gare Nice St. Augustin doit composer avec un site complexe en termes d'altimétrie. Ainsi on trouve entre le niveau de la voirie actuelle (axe nord-sud) et celui de la future gare ferroviaire, une dénivellation d'environ 4 mètres. 11 mètres supplémentaires de dénivelé positif puis négatifs doivent ensuite être franchis pour se rendre du bâtiment-voyageurs sur les quais, via la passerelle de franchissement des voies ferrées. L'accès depuis l'esplanade publique située au-dessus de la gare routière vers le bâtiment-voyageurs implique un dénivelé de 2 mètres.

3.1.2 La solution d'accès par rampe à la gare ferroviaire

La solution de mise en place de rampes, solution réputée fiable, a été étudiée mais n'a pas pu être retenue pour des questions géométriques (rampes trop longues pour le site), fonctionnelles et de coût.

La conception d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite doit réglementairement avoir une pente maximale de 5% (4% en général pour de grandes longueurs) et disposer de paliers tous les 10 mètres.

Ainsi, pour franchir 4 mètres de dénivellation, il faudrait construire une rampe d'environ 100m de longueur développée. Pour 2 mètres de dénivelé, une rampe d'environ 50 mètres est nécessaire. De tels linéaires sont incompatibles avec les contraintes du site.

Une solution d'accès partiel par rampe à la gare ferroviaire a toutefois été étudiée puis abandonnée du fait de son bilan coûts/avantages médiocre. Ce bilan est résumé ci-dessous.



Figure 1 - PEM Nice St. Augustin - variante d'accès par rampe à 9%.

3.1.3 La solution retenue : escaliers fixes et mécaniques, ascenseurs

Le projet a privilégié un accès par escaliers, dont des escaliers mécaniques pour la gare routière, et a complété cette solution par des ascenseurs, pour une accessibilité complète et conforme aux exigences réglementaires. Les accès sont détaillés ci-dessous :

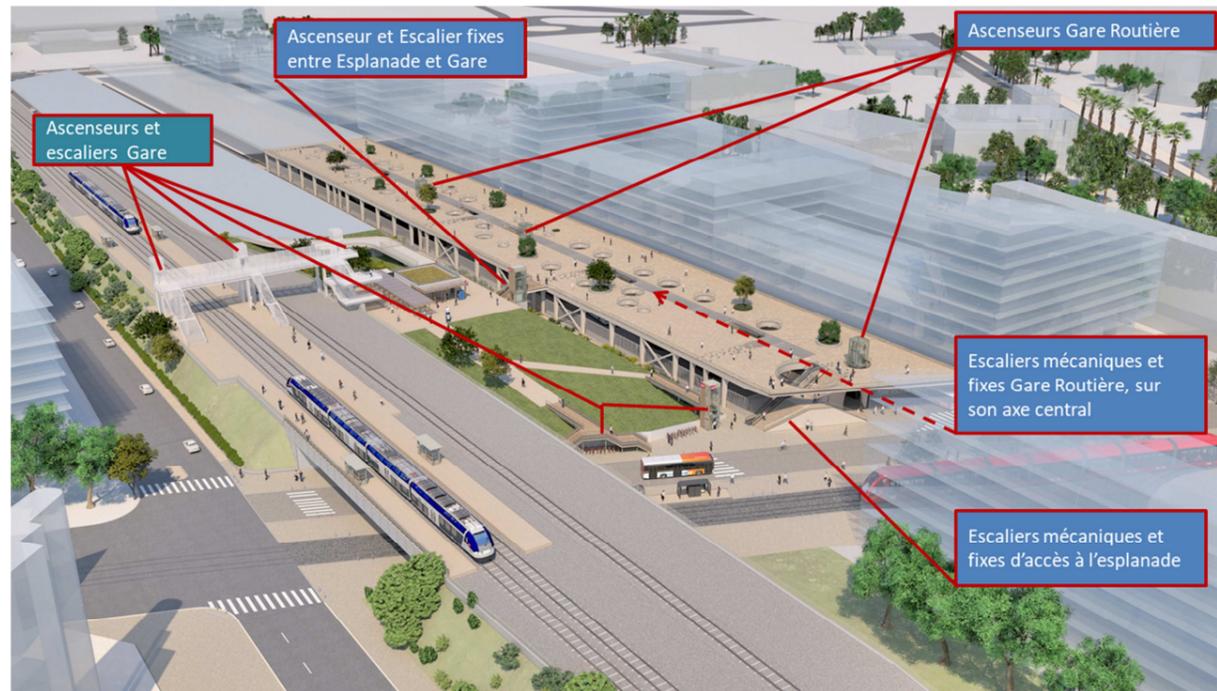


Figure 2 - PEM Nice St. Augustin - accès - circulations verticales.

Les décisions d'approbation du bilan de la concertation, datant d'août 2017, avaient conclu à :

- une décision de « Réalisation d'un parking en phase 2 du projet, si l'investissement nécessaire est cohérent avec sa durée d'exploitation (cf. calendrier ci-dessous). Celle-ci devra être considérée au regard de l'intervalle entre la libération des emprises nécessaires (actuellement occupées par le Marché d'Intérêt National) et leur mobilisation pour les travaux de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur. Cet intervalle de temps est aujourd'hui incertain. »
- Mise en place de signalétique indiquant les parkings de rabattement prévus et accessibles depuis le PEM.
- Recherche de solutions provisoires de stationnement, en phase 1, à proximité du pôle d'échanges multimodal en fonction des emprises disponibles.

Dans l'état actuel d'avancement des projets de PEM Nice St. Augustin, de déplacement du MIN et de la gare Nice Aéroport,

- En phase 1, les emprises foncières disponibles pour faire du stationnement provisoire sont très réduites.
- En phase 2, la durée d'exploitation d'un éventuel parking lié aux besoins des usagers de la gare ferroviaire de la gare Nice St. Augustin serait très réduite comme le montre le calendrier ci-dessous :

3.2 Offre de stationnement véhicules légers

3.2.1 Localisation de l'éventuel parking et phasage du projet

Lors de la concertation, un parking de 100 à 200 places destiné à desservir la gare ferroviaire avait été proposé, en option. Situé sur les emprises actuelles du MIN, il pourra être réalisé une fois le MIN déplacé.



Figure 3 - PEM Nice St. Augustin - localisation du parking en option.

Transition vers une mobilité décarbonée

L'aire urbaine niçoise fait actuellement l'objet d'un contentieux de la Commission européenne à l'encontre de l'Etat français pour non-conformité vis-à-vis des directives sur la qualité de l'air. Dans ce contexte, une volonté politique marquée s'exprime en matière de réduction du trafic routier à l'échelle de ce territoire.

Lors du Conseil métropolitain du 22 mars 2019, la Métropole Nice Côte d'Azur a délibéré et adopté le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) dont les objectifs sont :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- la sobriété énergétique ;
- la qualité de l'air notamment via une transition vers une mobilité décarbonée ;
- le développement des énergies renouvelables.

Dans ce contexte et face au défi de la qualité de l'air au niveau métropolitain, le projet devrait être orienté vers un scénario de PEM Nice St. Augustin sans l'option de parking qui, bien que de dimensions réduite, générerait du trafic routier dans la zone et contribuerait à la dégradation de la qualité de l'air.

Cette orientation semble à ce stade réaliste du fait des éléments suivants :

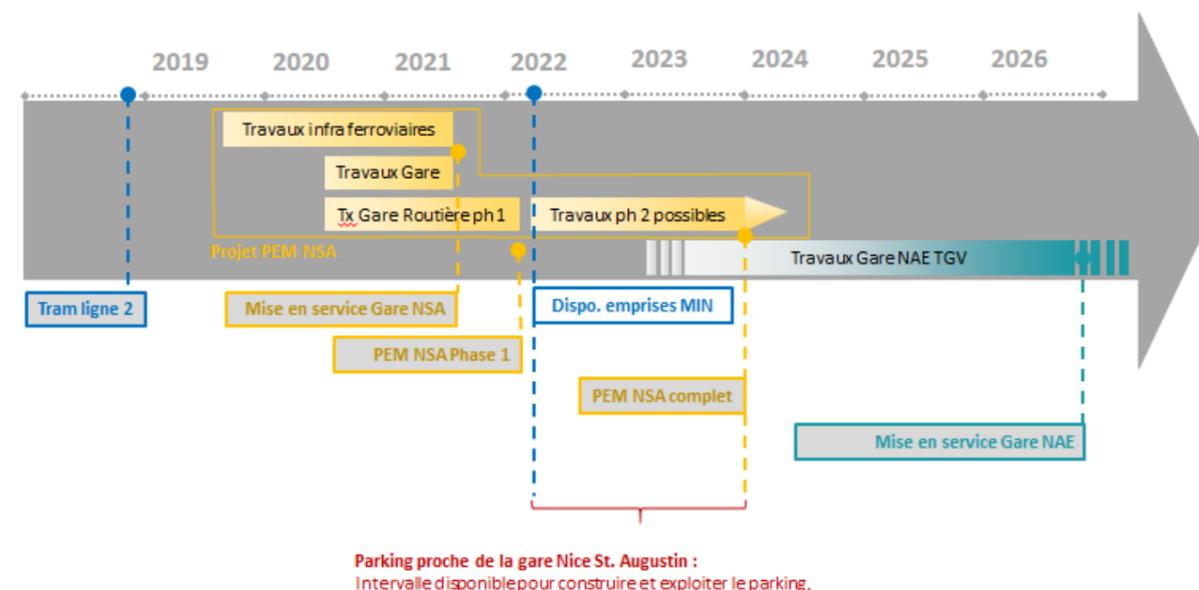
- le PEM bénéficie d'un fort potentiel de rabattement en transports en commun, notamment grâce au tramway ;
- le PEM bénéficie du parking-relais « Parcazur Charles Ehrmann » situé à la station de tramway terminus « CADAM Centre Administratif » ;
- le PEM Nice Saint Augustin est un équipement de transport essentiellement dédié aux mobilités du quotidien.

3.2.2 Critères de la décision finale concernant l'option parking

La volonté d'accélérer la transition vers une mobilité décarbonée ainsi que les contraintes de phasage du projet plaident pour un abandon de l'option de réalisation d'un parking ; cependant l'option est conservée et la question sera réévaluée au regard de deux critères :

- le fonctionnement réel du PEM, une fois la phase 1 réalisée ;
- la confirmation du calendrier du projet de gare TGV Nice Aéroport.

Articulation du projet de PEM Nice Saint-Augustin TER avec la future gare Nice Aéroport TGV prévue dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur



+
+

3.3 Dépose minute

Concernant l'absence de dépose-minute et de station de taxis, les raisons sont les suivantes :

- les usagers de la gare sont majoritairement locaux et urbains (moins de 20% en accès VL) et ont vocation à accéder à la gare en transports en commun ;
- l'accès au PEM TER pour les voyageurs de l'Aéroport se fera par le tramway (l'aéroport est distant d'une seule station, le trajet sera gratuit entre l'aéroport et le PEM) ;
- la gare actuelle, fonctionne sans dépose-minute et sans station de taxi ;
- l'absence d'emplacement pertinent pour la création d'une aire de dépose minute et de station de taxis de par les éléments suivants :
 - l'Axe Nord-Sud est uniquement dédié aux transports en commun, taxis, piétons et vélos;
 - la multiplicité des accès routiers au PEM sans axe privilégié pour créer une dépose-minute unique ;
 - le manque de foncier disponible ;
 - pas de besoin particulier exprimé par les chauffeurs de taxis et absence de besoin prévu du fait de la liaison en tram avec l'aéroport.

De plus, la décision de ne pas réaliser ces aménagements liés aux voitures participe à la volonté d'inciter les usagers à se reporter sur le réseau de transport en commun, désormais bien structuré dans le secteur de l'ouest de Nice (tramway et bus).

3.4 Offre de stationnement vélos

L'Autorité environnementale a rappelé que l'offre de stationnement vélos était une attente exprimée lors de la concertation.

La Métropole Nice Côte d'Azur s'est engagée en faveur d'un plan vélo par délibération du 8 novembre 2018. Ce plan vélo retient deux objectifs concernant plus spécifiquement le PEM :

« Déploiement de parkings à vélos en voirie :

L'offre de stationnement doit s'adapter aux besoins des cyclistes. Actuellement, le stationnement de type arceau est privilégié sur le territoire de Nice et correspond à des besoins de stationnement de courte durée. L'objectif est de conforter cette offre de stationnement de type arceau sur le domaine public. [...]

En complément, une offre publique de stationnement abrité pour une durée de stationnement plus longue sera développée. Ces espaces de stationnement seront implantés au niveau des gares ferroviaires, routières, parcs relais, domaines universitaires où il est constaté des temps de stationnement plus longs.

Développement des parkings à vélo sécurisés

L'offre de stationnement fermée répond à une demande particulière et permet un stationnement sécurisé plus important. Il se positionne à proximité immédiate des gares ferroviaires, des parcs relais. L'accès est réservé aux usagers inscrits au service via un digicode ou une carte RFID ou une technologie NFC moyennant un coût de location incitatif. Cette tarification associée à un abonnement de transports collectifs ferroviaires et/ou urbains bénéficiera d'une réduction accordée sur le second abonnement combiné afin d'encourager l'intermodalité et la multimodalité.

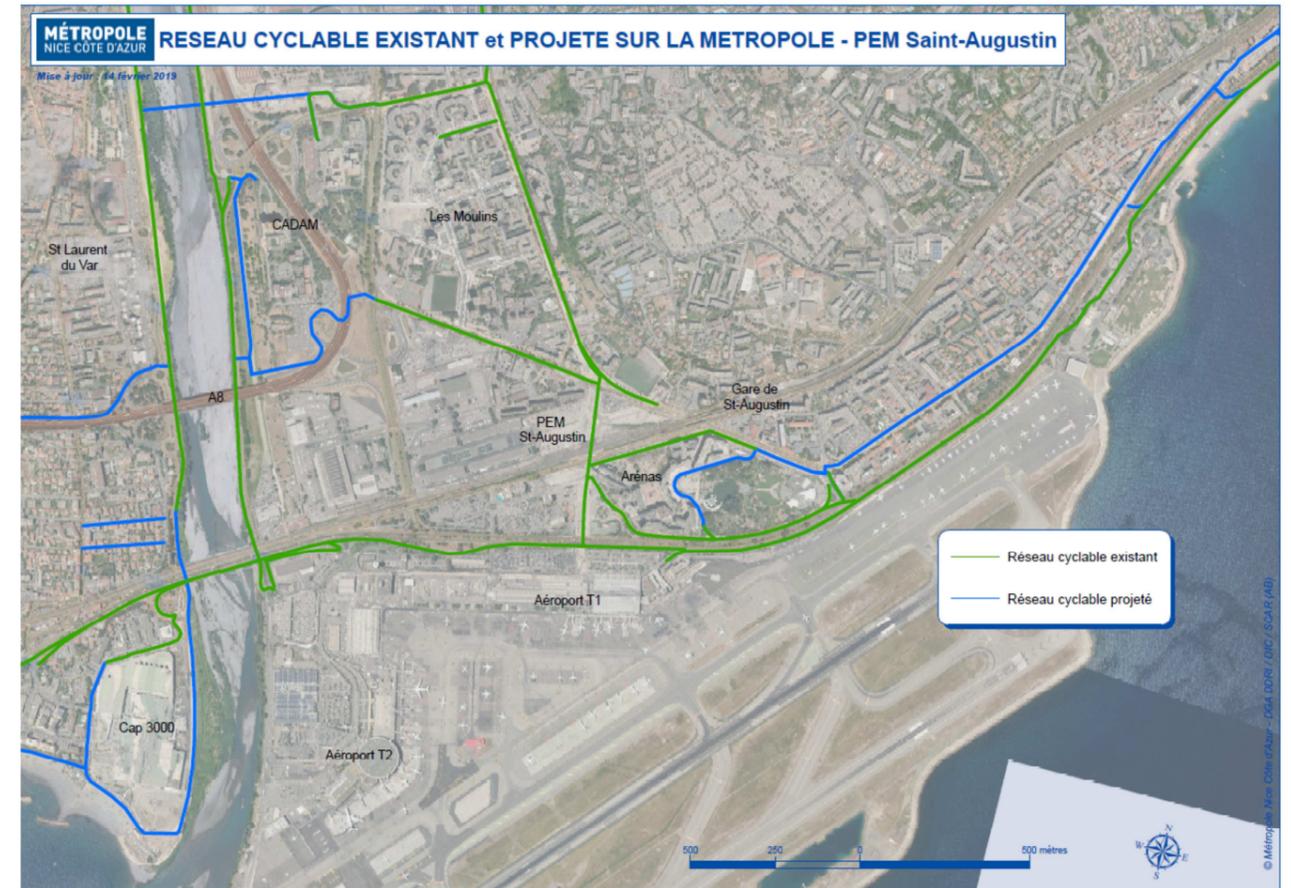
Les gares de Nice Ville, Nice St Augustin et Nice Riquier représentent un potentiel important d'utilisateurs. Ces trois gares pourvues de ce type de stationnement seront l'amorce d'un véritable réseau d'équipements des gares à l'échelle de la Métropole en se poursuivant sur St Laurent du Var, Cagnes sur mer, Villefranche sur mer, etc. Avec une desserte et un stationnement adaptés pour les vélos, la zone de chalandise de la gare est multipliée par 10. Ainsi ce sont autant d'usagers potentiels supplémentaires qui empruntent les transports collectifs ferroviaires. »

Dans le cadre du projet de PEM, le stationnement vélos a été intégré au programme des études du projet du PEM NSA, avec une recherche de solutions toujours en cours : stationnement sur arceaux positionnées à proximité des accès à la gare ferroviaire et stationnement dans un local fermé.

Une première analyse réalisée par AREP (mai 2019) aboutit aux préconisations suivantes :

- 50 places de stationnement pour les vélos, à moins de 70m de la gare et bien connectées aux infrastructures cyclables, répartis en :
 - 30 places de type abri avec arceaux (accès libre et gratuit);
 - 20 places en consigne (accès contrôlé, réservé aux abonnés du service)
- D'ici 2030, l'offre de stationnement devra évoluer en fonction :
 - De l'évolution de la fréquentation de la gare
 - De l'évolution des pratiques d'accès à la gare en vélo
- Pour atteindre :
 - 75 places si la pratique du vélo pour l'accès au train ne progresse pas (fourchette très basse)
 - 150 places si la part modale du vélo pour l'accès au train double par rapport à aujourd'hui (fourchette moyenne)
 - 300 places si la part modale du vélo pour l'accès au train est multipliée par 4 par rapport à aujourd'hui (fourchette haute)

Concernant la répartition consigne / abri, il faudra observer la façon dont les voyageurs s'approprient les dispositifs, et ajuster au fur et à mesure. »



+

3.5 Accès aux quais et solution de gare "biface"

Les décisions d'approbation du bilan de la concertation, datant d'août 2017, avaient conclu de retenir une solution d'accès via une passerelle depuis le nord des voies, c'est-à-dire depuis l'axe nord-sud.

Lors de la concertation de 2017, les accès aux quais proposés (périmètre de MOA SNCF Réseau) étaient les suivants :

- Variante 1: accès aux deux quais par une passerelle, munie d'escaliers et d'ascenseurs ;
- Variante 2 : création d'une « gare biface », c'est à dire d'une gare accessible à la fois par le nord et le sud des voies : la faisabilité d'une solution économique pour un accès direct au quai sud depuis le boulevard Cassin devait être évaluée dans le cadre de la poursuite des études.
- En l'absence de possibilité de financer cet accès au quai sud depuis le boulevard Cassin dans le cadre de l'opération actuelle, des mesures conservatoires devaient être prises pour une réalisation ultérieure.

La création d'un accès aux quais depuis le sud, c'est-à-dire depuis le boulevard Cassin, implique non seulement la construction d'un escalier fixe et d'un ascenseur mais aussi la mise en place de portiques de contrôle billettique, d'automates de vente, composteurs, information-voyageurs... Cette variante n'a pas été retenue car l'espace disponible sur le boulevard Cassin ne permettait pas de réaliser un aménagement satisfaisant et bien dimensionné pour les flux de voyageurs attendus.

Techniquement, l'accès aux quais depuis le sud, implique des travaux de génie civil importants de reprise de la géométrie du talus ferroviaire sur un sol aux caractéristiques géotechniques médiocres.

Ces travaux représenteraient un surcoût important. De plus, l'évolution escomptée vers la gare Nice Aéroport TGV, viendra dans un second temps, apporter de nouvelles solutions d'accès notamment depuis le sud, puisque le projet de gare TGV prévoit un accès direct depuis le boulevard Cassin, réservé exclusivement aux abonnés TER.

Dans ce contexte, l'option de gare biface n'est pas retenue pour la gare Nice St. Augustin TER 2021.

4 Scénario fil de l'eau, scénario avec projet

L'évolution de l'environnement dans l'aire d'étude élargie telle qu'envisagée par la réglementation permet d'établir le scénario dit « fil de l'eau », auquel sera comparé le scénario avec projet, ceci afin de mettre en évidence les effets du projet, positifs comme négatifs, directs comme indirects, temporaires ou permanents.

Le secteur du projet connaît des mutations importantes depuis 2014, qui ont été intégrées à l'état initial, mis à jour successivement pour prendre en compte les dernières évolutions.

L'horizon futur le plus lointain retenu est celui de 2030 : celui-ci correspond à l'horizon de réalisation complète de l'opération du Grand Arénas. Par ailleurs, compte tenu de la mise en service de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur dont les opérations de priorité 1 étaient programmées pour 2030 lors de la réalisation des études de trafic, de l'étude acoustique et de l'étude air et santé, il n'est pas apparu pertinent de se projeter à un horizon plus lointain. En effet, ce projet majeur en termes de transport viendra très largement modifier toutes les conditions de mobilité de l'aire d'étude.

De plus, l'horizon 2030 est également celui de mise œuvre des objectifs du Plan de Déplacement Urbain dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme.

L'évaluation détaillée des incidences à l'échelle de l'opération du Grand Arénas à un horizon plus lointain sera portée par l'étude d'impact s'y rapportant.

5 Etat initial et incidences du projet sur l'environnement

5.1.1 Trafic – circulation

Le secteur du Grand Arénas connaît, depuis 2014, une multiplicité de chantiers et de travaux qui viennent modifier les conditions de circulation au sein du quartier et aboutissent à des phénomènes circulatoires qui ne sont pas représentatifs d'une situation normale.

Face à ce constat et après analyse des différentes études de trafic antérieures à la réalisation de l'étude d'impact du PEM, la méthodologie proposée pour évaluer l'impact du projet de PEM sur la circulation se base principalement sur l'étude de trafic liée au projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis (projet dit « SOVM »), dans sa version du 3 juin 2014, réalisée par Egis. Cette étude est considérée comme l'étude de référence en matière de trafic en situation initiale.

Cette étude dite « SOVM » permet en effet d'appréhender les trafics routiers à l'échelle de l'opération Grand Arénas, d'une part, en situation « actuelle avant travaux » (selon une synthèse de comptages routiers recensés entre 2011 et 2014 à l'échelle élargie du Grand Arénas), et d'autre part, en situations futures selon des modélisations qui intègrent les effets cumulés des principaux projets connexes concernant le périmètre d'analyse.

Au regard des différents scénarios étudiés dans l'étude « SOVM », le scénario jugé le plus pertinent pour servir de base à l'étude de trafic du PEM est le scénario suivant : « Scénario 1 - Variante - Phase 2 – Horizon 2025/2030 « connexion directe à l'A8 + Bd. Du Mercantour ». En effet, sur le périmètre de l'entrée Ouest de Nice, on notera que les trafics routiers pris en compte dans l'étude de ce scénario prospectif considéraient les hypothèses décrites ci-dessous :

- ZAC Grand Arénas réalisée dans sa totalité (selon hypothèse initiale de programmation « à l'îlot » datant de 2014, mise à jour en 2017) ;
- Parc des Expositions (PEX) offrant un parking de 2 500 places (contre 500 places envisagées à ce jour) ;
- PEM NSA Projet offrant 2 parkings (P+R Nord de 1 150 places et P+R Sud de 265 places) contre 200 places envisagées à ce jour en option (phase définitive en 2024).

Ces hypothèses ont donc dû être actualisées pour tenir compte des dernières évolutions connues des programmes concernés. L'étude de trafic SOVM 2014 a ainsi été actualisée dans le cadre de l'étude de trafic du PEM de Nice Saint-Augustin réalisée par AREP (Version A – Octobre 2017 - AREP).

Sur la base du scénario prospectif identifié précédemment dans l'étude SOVM, les trafics routiers générés par les différents projets pris en compte ont été décomposés et reconstitués par AREP d'après la méthodologie et les nouvelles hypothèses suivantes (trafics routiers exprimés en TMJA [Trafic Moyen Journalier Annuel] et en HPS [Heure de Pointe du Soir]) :

- Isolement des trafics routiers générés par la ZAC (par îlot), le PEX (2 500 places de stationnement) et le PEM NSA Projet (2 parkings Nord et Sud) par application des méthodes de génération de l'étude SOVM pour reconstituer et isoler les trafics routiers concernés ;
- Déduction de ces trafics routiers (liés aux projets précités) au sein du trafic routier global afin d'obtenir un trafic « au fil de l'eau » ;
- Reconstitution des trafics routiers en cohérence avec les situations de fil de l'eau (hors PEM) et de projet (avec PEM) aux 3 horizons de la présente étude, en tenant compte des actualisations suivantes :
 - ZAC Grand Arénas : Méthode de génération de l'étude SOVM pour isoler le trafic routier généré par chaque îlot et reconstituer le trafic routier à chaque horizon d'étude, selon le nouveau programme de réalisation de la ZAC (Version 2017) ;
 - PEX : Méthode de génération de l'étude SOVM avec un parking actualisé à 500 places ;
 - PEM NSA :
 - Gare ferroviaire : génération réalisée à partir des prévisions de fréquentation du Modèle SNCF Réseau
 - Offre de stationnement : 3 parkings à proximité de la gare actuelle utilisés par les voyageurs (parking gare de 20 places, parking Route de Grenoble de 184 places et parking Cassin de 44 places)
 - Dépose-minute non aménagée réalisée sur la Route de Grenoble ou sur l'Av. Edouard Grinda selon l'origine des véhicules.
 - Gare routière : génération actuelle à partir des plans de lignes et des fréquences actuelles des lignes Azur, Département et LER, et génération/affectation des lignes projetées avec PEM selon le pré-programme de la gare routière (Etude Menighetti Programmation 2016). A noter que la structuration du réseau de bus de la Métropole, non connue au moment de la réalisation de l'étude, n'a pas été prise en compte. La non-prise en compte du report modal vers les bus lié à l'amélioration de l'offre constitue ainsi une hypothèse majorante en termes de trafic routier.

Enfin, les différents trafics sont affectés sur le réseau viaire du périmètre d'étude :

- Pour les flux VL/PL : sur la base de la ventilation des origines-destinations appliquée dans l'étude d'accessibilité routière de la ZAC Grand Arénas (Etude d'accessibilité routière « à terme », Novembre 2013, Egis) ;
- Pour les flux Bus/Cars : sur la base des hypothèses définies au pré-programme de la gare routière du PEM (Etude Menighetti Programmation 2016).

Pour les besoins de l'étude de trafic associée au projet de PEM (réalisée par AREP en octobre 2017), trois horizons futurs ont été considérés :

- Horizon 2021 pour la phase provisoire du PEM (phase 1 de la gare routière et accès unique depuis l'axe Nord-Sud) ;
- Horizon 2024 pour la phase définitive du PEM (phase 2 de la gare routière, accès par l'ouest et parking de la gare ferroviaire de 200 places en option, constituant une hypothèse majorante pour le trafic routier) ;
- Horizon 2030 avec la phase définitive du PEM (« avec » et « sans » Opération Grand Arénas réalisée dans son intégralité)

NB : la ZAC Grand Arénas inclut également la mise en service du Parc des Expositions dit « PEX ».

Enfin, de manière à pouvoir intégrer les données de comptage produites par AREP en 2017 dans l'étude d'impact relative au projet de PEM de Nice Saint-Augustin, Egis a été missionné en 2018 pour produire un rapport permettant de :

- compléter les données manquantes sur les tronçons pour lesquels Egis disposait d'une donnée plus récente ;

- trier et organiser les données de trafic nécessaires au calage des modèles de l'étude acoustique et de l'étude sur la qualité de l'air : le calage des modèles acoustique et de qualité de l'air nécessite la mise en relation directe des trafics identifiés le jour des mesures *in situ* avec les données acoustiques et de pollution relevées ;
- traduire l'impact propre au PEM sur le trafic, au sein de l'opération Grand Arénas. Cet impact propre au PEM est un état théorique puisque le PEM ne dispose pas d'accès propres (hors ZAC). Ce trafic propre au PEM est déduit de la soustraction des trafics générés sur l'ensemble de l'opération Grand Arénas et des trafics générés par la ZAC Grand Arénas.

Ce rapport est disponible en annexe de l'étude d'impact. Ces données ont été exploitées pour la réalisation de l'analyse des impacts acoustiques et de qualité de l'air

5.1.2 Fréquentation de la gare ferroviaire

La situation décrite comme situation actuelle dans l'étude d'impact indique une fréquentation annuelle de la gare TER de Nice St Augustin de 1,1 million de voyages par an en 2015.

A partir de 2017 des aménagements sur la ligne littorale, en particulier avec l'allongement des quais de la gare de Nice Riquier, ont permis d'assurer des dessertes TER avec des matériels roulants de plus grandes longueurs et donc un quasi doublement de la capacité d'emport des trains. Outre l'augmentation au fil de l'eau liée à la croissance du secteur, l'augmentation de la capacité des trains et par conséquent du confort de ce mode de transport s'est traduite par une progression sensible de la fréquentation qui s'élève en 2017 à 1,5 million de voyages annuels. On constate également sur cette période une amélioration de la régularité des trains qui participe aussi à renforcer l'attractivité de ce mode de transport au détriment des modes routiers pénalisés par la congestion croissante du réseau routier.

A l'horizon 2030, les fréquentations sont estimées à partir du modèle de trafics développé au niveau régional pour les études socio-économique du projet LNPCA. L'augmentation à 2 millions de voyages par an en 2030 est la conséquence de :

- la poursuite du développement démographique et économique du secteur lié, au-delà des tendances régionales issues des données de l'INSEE, au développement intensifié du secteur généré par l'opération du Grand Arénas ;
- un report modal engendré par l'amélioration des conditions de déplacements sur le mode ferroviaire (cf. ci-dessus) et par la création du PEM ;
- une amélioration de la régularité ferroviaire grâce au projet CPER de fiabilisation de la section Mandelieu-Vintimille ;
- une plus grande proximité avec les zones résidentielles, les emplois et les services.

Si la fréquentation ferroviaire se retrouve quasi doublée entre 2015 et 2030 sans variation significative du nombre de trains, cela s'explique par une augmentation de la capacité offerte dans les trains grâce à l'évolution du matériel (la capacité des TER de type « Regio 2N » est de 1800 voyageurs par rame double).

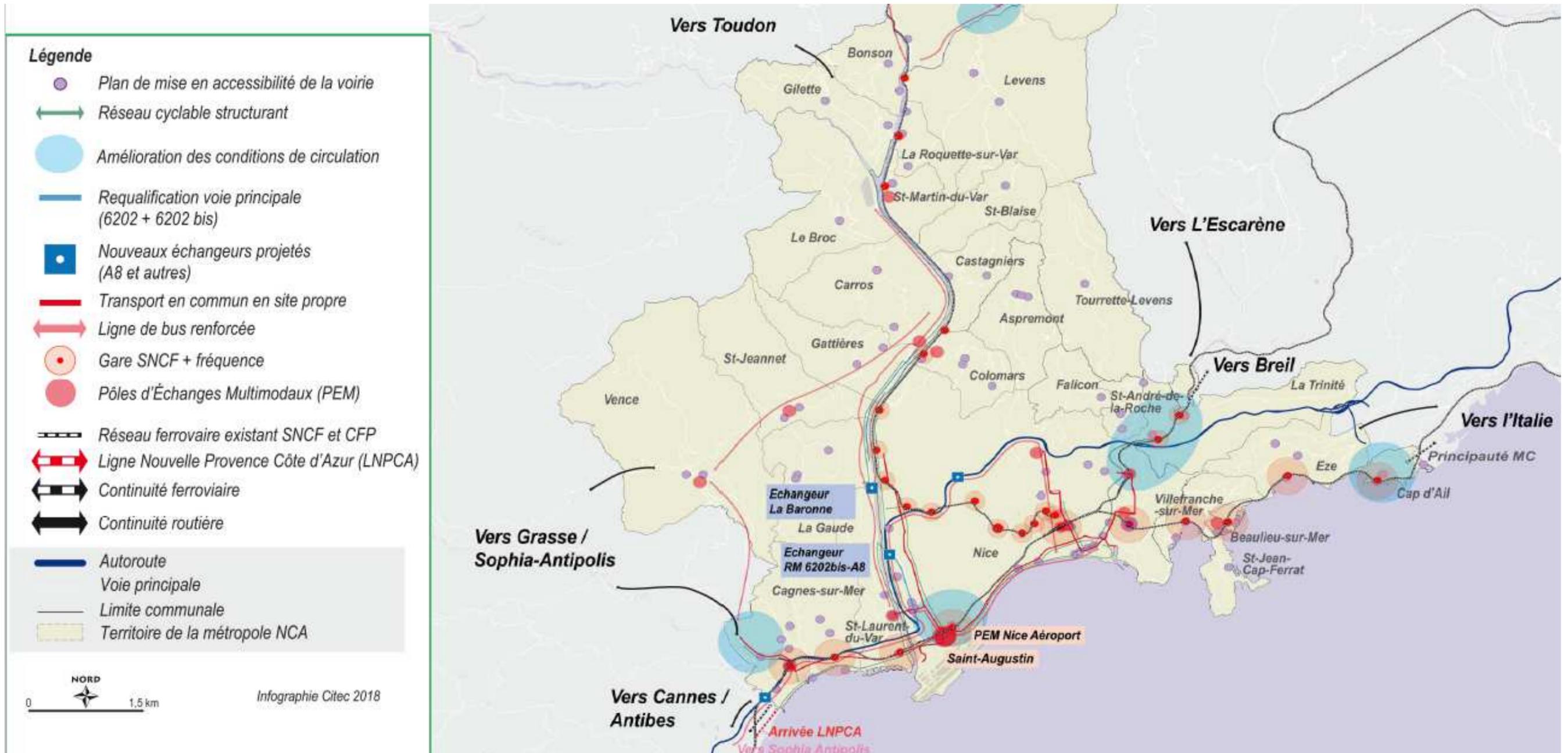
5.1.3 Réseau de transport en commun

Le PEM de Nice Saint Augustin constitue un projet structurant pour la mobilité du territoire car il va mettre en relation le tramway avec l'ensemble des autres modes de transport : ferroviaire, aérien et transports collectifs routiers. Sa réalisation accompagne la stratégie de rabattement vers les lignes de tramway des transports collectifs routiers de la métropole et du département, avec la volonté de privilégier ensuite le tramway pour assurer la liaison avec le centre-ville de Nice.

Ainsi, le nouveau schéma métropolitain des transports à l'entrée ouest de la ville de Nice comprend notamment :

La mise en service de deux lignes de Transports en Commun en Site Propre, structurantes, en particulier pour réaliser les liaisons ouest-est sur Nice ;

La réorganisation des réseaux routiers de transport en commun.



Le nouveau réseau de transport est mis en œuvre en cohérence avec le schéma des mobilités à l'horizon 2030 (PDU)

Figure 4 -

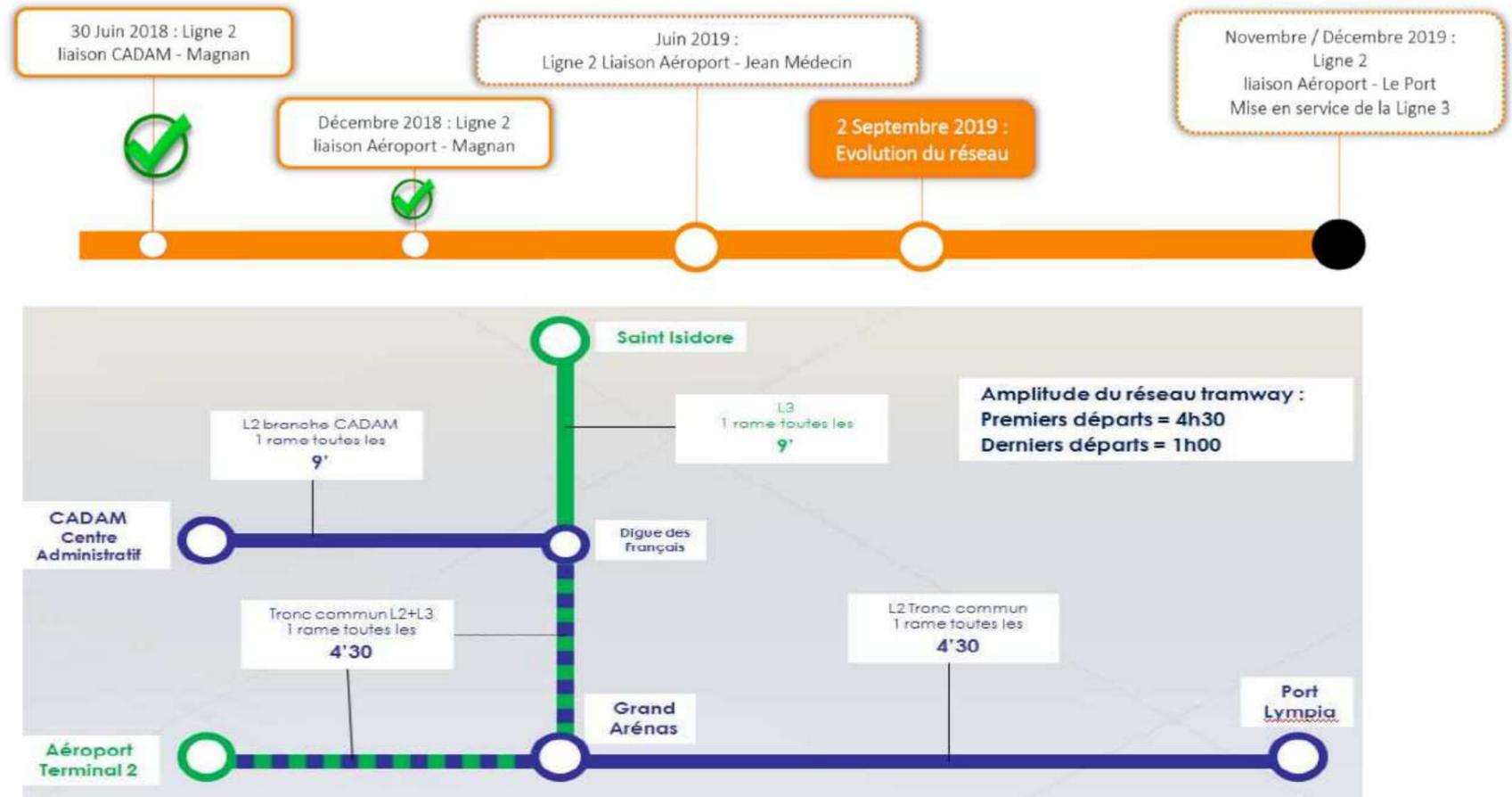


Le nouveau réseau de tramway L2 et L3

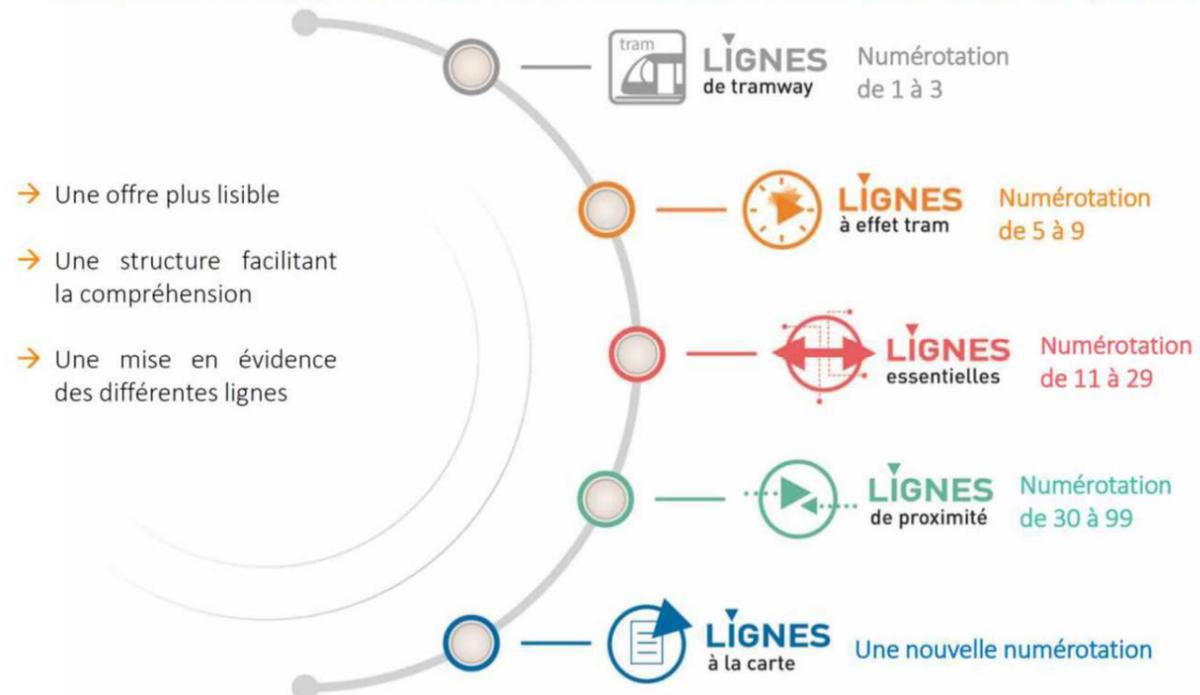
Le calendrier de réalisation de ce nouveau réseau de tramway et le niveau d'offre associé sont présentés sur le schéma suivant.

Les principes de réorganisation retenus pour le nouveau réseau de bus sont les suivants :

- Mettre en connexion les lignes de bus avec les lignes L2 et L3 du tramway, limiter les effets des ruptures de charge, faire bénéficier les usagers des avantages du tramway.
- Assurer la capacité de substitution en cas de perturbation sur la ligne L2 par le maintien d'une desserte parallèle avec des véhicules 100% électriques.
- Rééquilibrer les dessertes sur l'ensemble du territoire.
- Améliorer la lisibilité et l'attractivité avec un réseau hiérarchisé, standardisé et simplifié.



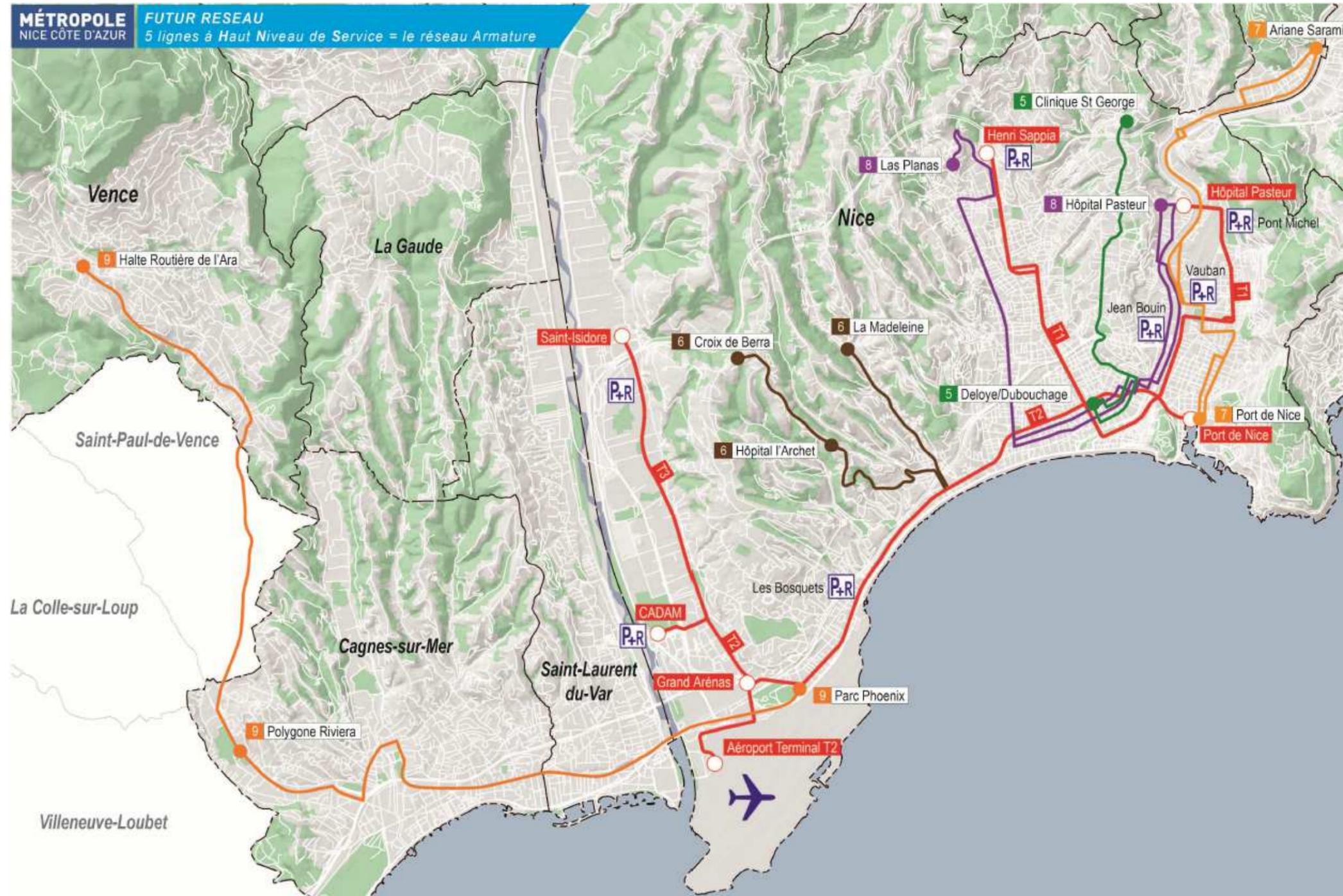
Prendre les transports en commun doit devenir un réflexe et une évidence pour tous



Les 3 lignes structurantes de tramway fonctionnent de 5h à 1h du lundi au dimanche, avec une rame toutes les 4mn30 pour les lignes L1 et L2 et une rame toutes les 9mn pour L3.

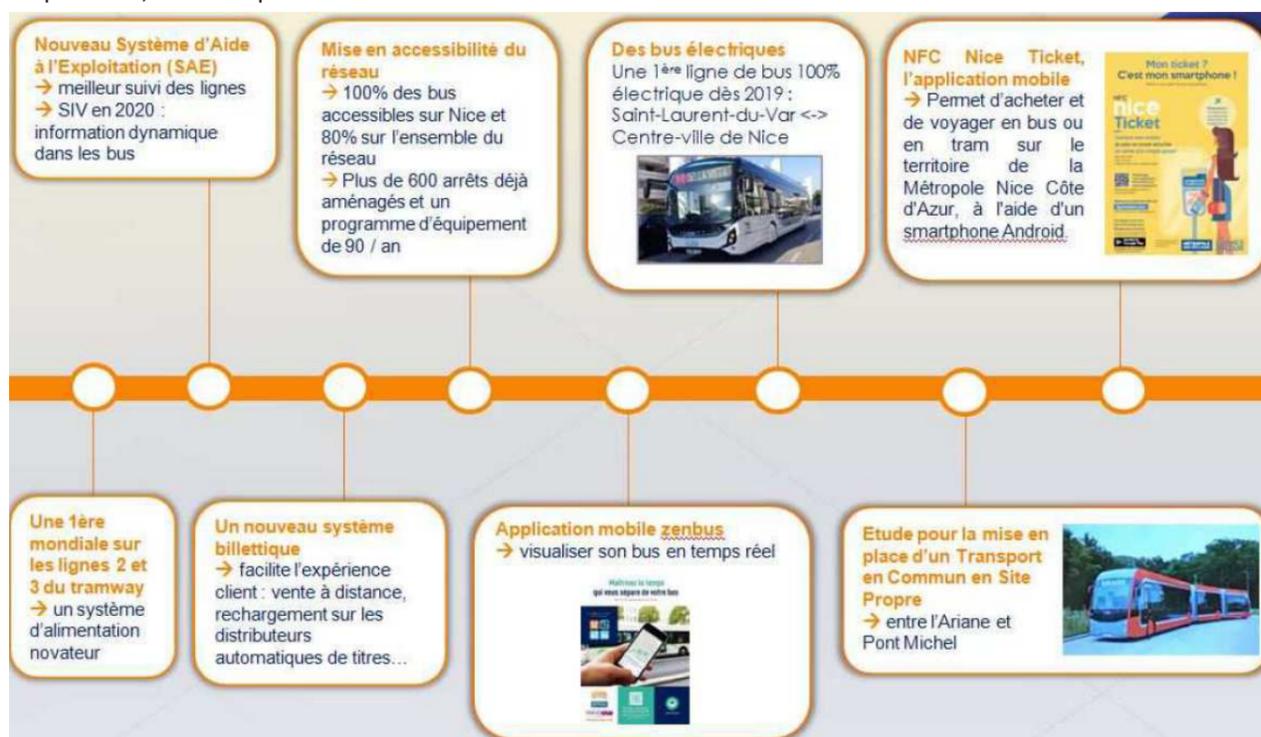
Des lignes de bus « à effet tram » viennent compléter ce dispositif, soit 5 lignes de bus qui complètent le réseau structurant, en proposant une offre aussi attractive que celle du tramway :

- Amplitude identique au tramway : de 5h à 1h
- Fréquence : un bus toutes les 8mn sur les lignes de Nice; un bus toutes les 15mn hors Nice



Armature du futur réseau structurant

La mise en œuvre de ce nouveau réseau s'accompagne par la mise en œuvre d'équipements innovants en termes d'exploitation, de billettique et d'accessibilité notamment.



lignes	ancien n°	itinéraire	jours de fonctionnement	Nombre de courses / jour de semaine AVANT	Nombre de courses / jour de semaine NOUVEAU RESEAU	Nouveau terminus avant mise en service PEM	Terminus en 2021
9	94	Vence - Parc Phoenix	de lundi à dimanche	22	68	Parc Phoenix	Parc Phoenix
20	52	St-Laurent-du-Var - Grand Arénas	de lundi à dimanche	61	76	Grand Arénas	PEM NSA
21	56	Cagnes-sur-mer - Grand Arénas	de lundi à dimanche	26	43	Grand Arénas	PEM NSA
22	70	Carros - CADAM	de lundi à dimanche	51	64	CADAM	PEM NSA
50	73	Ferber - CADAM	de lundi à dimanche	21	30	CADAM	PEM NSA
54	54	Saint-Jeannet - Grand Arénas	de lundi à samedi	15	14	Grand Arénas	PEM NSA
59	59	Plan du Var - CADAM	de lundi à dimanche	19	18	CADAM	PEM NSA
90	730	Saint-Martin Vesubie - Grand Arénas	de lundi à dimanche	2	3	Grand Arénas	PEM NSA
91	740	Auron - Grand Arénas	de lundi à dimanche	2	3	Grand Arénas	PEM NSA
92	750	Isola - Grand Arénas	de lundi à dimanche	2	3	Grand Arénas	PEM NSA

Légende :

Nombre de courses / jour de semaine au départ de Nice (Parc Phoenix, CADAM ou Grand Arénas)

Le déploiement du réseau de TCSP et des pôles d'échanges se poursuit au sein de la Métropole avec plusieurs projets identifiés :

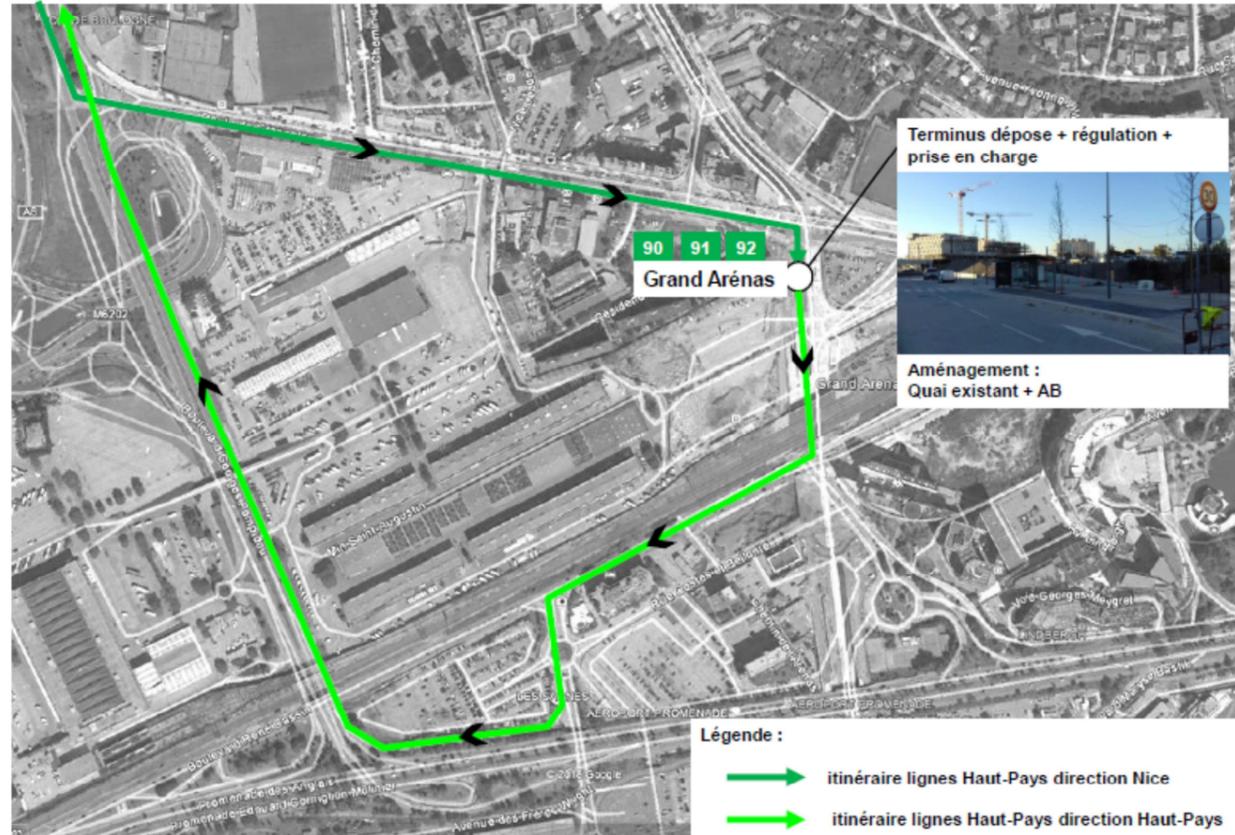
- L'extension d'un TCSP vers L'Ariane et La Trinité.
- La création de la ligne T4 entre Saint Augustin et Cagnes sur mer.
- L'extension de la ligne T2 en franchissement du Var par une liaison mixte tramway et modes doux.
- L'extension de la ligne T3 depuis Saint Isidore vers Lingostière.
- Une liaison par câble entre La Gaude et Lingostière.
- Un ascenseur urbain dans le vallon de la Madeleine à Nice.

Le léger décalage dans la mise en œuvre du schéma métropolitain des transports et du PEM nécessite une phase provisoire d'exploitation de ces services routiers, dont les services urbains du réseau Lignes d'Azur. Ainsi, à compter du 2 septembre 2019. 3 sites provisoires (parc Phoenix, CADAM et Grand Arénas en voirie) considérés comme de véritables gares routières, vont permettre aux lignes de bus de l'est et du nord du territoire de se connecter au réseau tramway :

L'organisation temporaire au niveau du Grand Arénas et représentée sur les cartes ci-après.

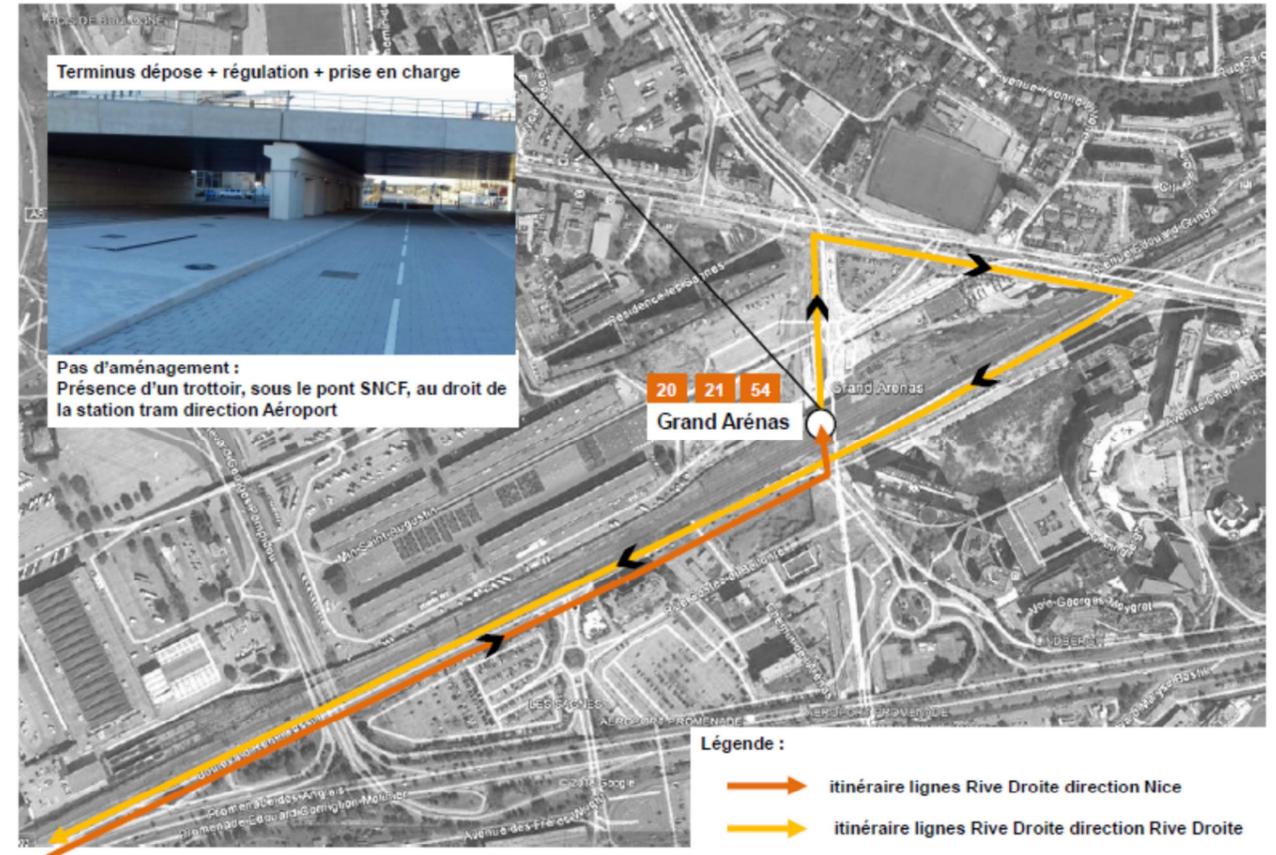
Fonctionnement Axe Nord-Sud – propositions DTMD

1. Lignes Haut-Pays



Fonctionnement Axe Nord-Sud – propositions DTMD

2. Lignes Rive droite



Au même titre que la Métropole Nice Côte d'Azur, la Région a engagé la réorganisation générale de ses services routiers interurbains desservant l'ouest et le nord du département, soit 11 lignes (dont 2 lignes de nuit) afin d'assurer le rabattement des lignes vers le PEM de Nice Saint Augustin en 2021. L'évolution des 2 lignes express régionales 20 (Marseille – Nice) et 31 (Nice – Grenoble) est encore à définir.

De manière transitoire, à compter de juillet 2019 et jusqu'à la mise en service de la gare routière, les lignes régionales auront de nouveaux terminus au CADAM et au Parc Phoenix.

Ligne	O/D	Services / j avant juillet 2019	Services / j après juillet 2019	Ancien terminus	Nouveau terminus avant mise en service PEM	Terminus en 2021
200	Nice – Cannes	56-49-31	61-51-41	Nice centre – Albert 1 ^{er}	Parc Phoenix	PEM St Augustin
217	Nice – Villeneuve Loubet	13	16	Nice centre – Massena	Parc Phoenix	PEM St Augustin
230	Nice – Sophia	39	39	Nice centre - Massena	CADAM	PEM St Augustin
		5	16	Nice centre - Gambetta	Nice centre - Gambetta	PEM St Augustin
400	Nice - Vence par St Paul	26-18-15	27-18-17	Nice centre – Albert 1 ^{er}	Parc Phoenix	PEM St Augustin
500	Nice - Grasse	25-16-12	27-18-12	Nice centre – Albert 1 ^{er}	Parc Phoenix	PEM St Augustin
720	Nice - Sigale	3	3	Nice centre – Vieille Ville	Inchangé	PEM St Augustin
770	Nice - Valberg	2	2	Nice centre - Vauban	Inchangé	PEM St Augustin
790	Nice - Entraunes	3	3	Nice centre Wilson	Inchangé	PEM St Augustin
N 100	Nice – Monaco	4	Inchangé	Nice aéroport	Inchangé	PEM St Augustin
N 200	Nice - Cannes	4	Inchangé	Nice aéroport	Inchangé	PEM St Augustin

5.1.4 Qualité de l'air et exposition des populations

L'état de référence a été réalisé sur la base de mesures in situ datant de janvier 2017 et de données d'ATMO SUD datant de la même période.

À l'état de référence, la qualité de l'air dans le domaine d'étude est qualifiée de « peu satisfaisante », du fait de dépassements de certaines valeurs seuils réglementaires ou de valeurs d'objectifs de qualité de l'air. Ces dépassements sont observés pour le dioxyde d'azote, le benzène et les poussières PM10 ponctuellement dans quelques zones géographiques très proches des voies routières (à moins de 10 mètres de la voirie).

Néanmoins il faut noter qu'à l'horizon 2030 sans le projet (« Fil de l'eau »), la qualité de l'air devrait sensiblement s'améliorer dans le domaine d'étude de l'opération Grand Arénas, grâce notamment :

- à une légère diminution du kilométrage parcouru dans le domaine d'étude du fait de la fluidification des itinéraires,
- aux améliorations technologiques attendues sur les véhicules routiers et au renouvellement du parc roulant au profit des véhicules moins polluants.

Il faut également noter que les estimations futures en termes de qualité de l'air (scénarios avec projet) sont majorantes, notamment du fait des éléments suivants :

- les estimations ne tiennent pas compte de la restructuration du réseau de transport en commun de la métropole ;
- le parc de bus qui fréquentera la gare routière est considéré comme étant à 100% diesel, alors que la Métropole et la Région envisage depuis peu de s'équiper progressivement de bus électriques ;
- la typologie du parc automobile prévu pour 2030 actuellement disponible, et retenue pour l'étude, est surestimée pour les diesel et sous-estimée pour les véhicules hybrides et électriques.

Les évolutions locales attendues (réseau de transport en commun et typologie des bus mis en service) n'étaient pas connues lors de la réalisation de l'étude Air et Santé et n'ont donc pu être prises en compte.

Concernant l'évolution de la typologie du parc automobile, sa mise à jour tous les 10 ans environ ne permet pas de traduire finement les évolutions sociétales parfois fortes ayant lieu dans ce pas de temps. Toutefois, l'ensemble des projets d'infrastructures et des études sur la qualité de l'air prenant en compte le même référentiel, cette donnée reste intéressante en termes de comparaison des projets ou d'approche des effets cumulés.

Ainsi d'après ces estimations majorantes, le projet s'insérerait en 2030 dans un environnement ne présentant plus de dépassement des valeurs seuils réglementaires européennes de qualité de l'air (sous réserve de la constance de ces dernières).

Le projet opération Grand Arénas entraîne-t-il globalement des nouvelles émissions atmosphériques ?

La réalisation de l'opération Grand Arénas, comprenant le PEM, a une influence sur les trafics routiers environnants et donc sur les émissions de polluants générées dans le domaine d'étude, notamment du fait de la création de nouveaux logements et bureaux qui génèrent des flux de véhicules inexistant à ce jour.

Par rapport à une situation future en 2030 sans le projet (« Fil de l'eau ») on note que la réalisation de l'opération du Grand Arénas entraîne, au niveau global (domaine d'étude), des émissions supplémentaires de polluants atmosphériques, telles que par exemple, pour les polluants les plus sensibles :

- 2,8 kg par jour de dioxyde d'azote supplémentaires sont émis dans le domaine d'étude du fait du projet. Ceci correspond par exemple : à un dixième des émissions journalière d'une chaufferie Biomasse de l'ordre de 3MW, ou encore aux émissions de 100 véhicules diesel norme Euro parcourant 100 km par jour en situation urbaine (50 km/h)
- 3,6 kg/j de poussières PM10 supplémentaires dans le domaine d'étude. Ceci correspond par exemple aux émissions de 100 véhicules diesel norme Euro parcourant 130 km par jour en situation urbaine (50 km/h)
- 1,3 kg/j de poussières PM2.5 supplémentaires dans le domaine d'étude. Ceci correspond par exemple aux émissions d'un brûlage de 185 kg déchets verts

Néanmoins, ces nouvelles émissions sont à contrebalancer avec la diminution des émissions engendrées par la création du pôle d'échanges multimodal. En effet, la création d'une gare routière et d'un pôle d'échange a vocation à diminuer le trafic de véhicules légers sur l'agglomération, au profit de l'offre de transport en commun. L'effet positif du report modal des VP vers une offre de TC à l'échelle de l'agglomération n'a toutefois pas été quantifié précisément, car le contenu du nouveau schéma métropolitain des transports n'était pas connu lors de la réalisation de l'étude.

Quel est l'impact de ces émissions sur la qualité de l'air au regard des valeurs seuils réglementaires européennes ?

La comparaison entre le scénario futur sans le projet (Fil de l'eau) et le scénario avec le projet d'opération Grand Arénas montre les éléments suivants :

- aucun dépassement des valeurs limites réglementaires n'est mis en évidence
- des dépassements de l'objectif de qualité de l'air en PM2.5 sont mis en évidence sur l'ensemble de la bande d'étude du fait d'une teneur de fond ($11,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$) supérieure à la valeur d'objectif ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$), que ce soit avec et sans projet
- En termes de contribution du projet, on peut noter ci-dessous quelques exemples significatifs, relevés pour les points d'impact maximal (zone géographique très proche de la voirie, voire sur la route elle-même) :
 - le projet Opération Grand Arénas contribue à augmenter la teneur moyenne annuelle en NO2 de moins de $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ce niveau d'augmentation correspond à 0,25% de la valeur limite ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) et est par ailleurs inférieur aux limites de quantification et incertitudes de mesures, soit un niveau d'augmentation difficilement mesurable techniquement. Ces éléments tendent donc à montrer un impact peu significatif du projet.
 - les projets de l'Opération Grand Arénas ne contribuent pas à augmenter la teneur moyenne annuelle en benzène dans des proportions mesurables physiquement (augmentations inférieures à $0,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ce niveau d'augmentation représentant 0,2% de la valeur limite réglementaire).
 - les projets de l'Opération Grand Arénas contribuent à augmenter la teneur moyenne annuelle en PM10 de $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ au maximum (au point d'impact maximal). Ce niveau d'augmentation représente 8% de la valeur limite.
 - les projets de l'Opération Grand Arénas contribuent à augmenter la teneur moyenne annuelle en PM2.5 de $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ au maximum (au point d'impact maximal). Ce niveau d'augmentation représente 8% de la valeur limite ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) et nous rappelons que l'objectif de qualité de l'air ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) est déjà dépassé pour tous les scénarios du fait de la prise en compte d'un bruit de fond supérieur à cette valeur.
 - Pour les autres substances réglementées, les augmentations sont faibles au regard des incertitudes de quantifications et au regard des valeurs limites réglementées (augmentations de moins de 0.5 % de la valeur limite)

Pour rappel, les hypothèses retenues par Egis sur les émissions sont majorantes dans le sens où l'on a considéré une flotte de bus 100% diesel pour la gare routière, alors que la métropole et la Région ont annoncé récemment (postérieurement à la modélisation de la qualité de l'air intérieur de la gare routière) qu'elles souhaitaient mettre en service des bus électriques.

Quel est l'impact de ces émissions sur la santé des populations ?

Une des étapes de l'analyse des impacts d'un projet sur la qualité de l'air est une mise en relation des concentrations prévues avec la population présente sur le secteur : il s'agit de l'Indice Pollution Population (IPP) qui permet de déterminer le nombre de personnes réellement exposées à une certaine concentration d'un composé donné.

Concernant l'évolution de la population prise en compte sur la bande d'étude entre l'état de référence et l'horizon lointain (2030), les données des IRIS (INSEE) ont été retenues : la population située dans la bande d'étude s'établit à 27 305 habitants en 2014 et s'établirait à 27 899 habitants en 2030, soit une croissance de 2,18 % sur la période 2014-2030. Cette démarche a été retenue car elle est conforme aux directives méthodologiques françaises. Nous savons cependant que les méthodes de projections de population à long terme manquent globalement de fiabilité. D'ailleurs, la nouvelle note méthodologique relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières publiée en février 2019 (non appliquée puisque parue après soumission de l'étude d'impact à l'AE)

demande à ce qu'aucune évolution de la population ne soit désormais prise en compte entre l'état de référence et l'horizon lointain en raison de ce risque d'incertitude.

Par ailleurs, du fait de la présence d'une future résidence sénior localisée dans un bâtiment accolé à l'esplanade du PEM et située à partir du 1er étage, l'étude air et santé (de niveau II telle que décrite dans la circulaire du 25 février 2005 relative aux volets air des études d'impact des infrastructures routières et à dans son annexe technique) a été relevée au niveau I au droit de ce futur site sensible. Ainsi, cette évaluation du risque sanitaire tient compte de la fréquentation du secteur par des populations vulnérables (résidence séniors).

L'analyse des impacts sanitaires, a été réalisée via le calcul des indicateurs du risque sanitaire (Quotient de danger et excès de risque individuel) basé sur les concentrations d'exposition des populations fréquentant la résidence sénior (valeur issues des résultats de la modélisation de la dispersion atmosphérique) et sur l'utilisation de valeurs de références toxicologiques (VTR).

Notons que les VTR sont produites par des experts toxicologues en fonction des données de la littérature, de résultats expérimentaux et d'enquêtes épidémiologiques. Des facteurs de sécurité sont systématiquement appliqués, notamment pour les populations sensibles.

Le calcul des indicateurs du risque à l'horizon 2030 avec le projet du PEM montre principalement les éléments suivants :

- Pour les particules PM10 et PM2,5, les teneurs inhalées dépassent les valeurs guide pour la protection de la santé humaine quel que soit l'état considéré (avec ou sans projet). Toutefois, il est important de noter que les dépassements de ces valeurs guide sont imputables aux teneurs de fond retenues pour ces polluants ($21,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM10 et $11,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM2,5) qui dépassent, à elles seules, les valeurs guide de l'OMS. Ces valeurs de bruit de fond considérées et issues de mesures moyennes annuelles d'AtmoSud sur la station de Nice Arson en 2017, représentent plus de 99 % de la concentration d'exposition au niveau de la résidence pour séniors à l'horizon 2030.
- Pour les particules diesel, les valeurs de risque pour les effets sans seuil sont très proches des valeurs repères à l'horizon 2030 avec et sans le projet. Pour ces particules, les effets liés au projet génèrent une augmentation du risque de 16 %.
- Pour certains polluants étudiés (notamment acroléine butadiène, formaldéhyde), bien que le projet du PEM puisse être à l'origine d'une augmentation des indicateurs de risques sanitaires, celui-ci n'est en aucun cas susceptible d'engendrer un effet sur la santé des futurs résidents de la résidence sénior car ces valeurs restent très en deçà des critères de seuils sanitaires.

Ainsi l'étude met en évidence une problématique sanitaire concernant les particules en suspension dans l'air du fait de niveau de fond élevé, indépendamment du projet.

Parmi les mesures de réduction envisagées, figurent des actions de politique publique : la mise en service de bus électriques par la Métropole et la Région, la mise en place de mesures de réduction de trafic ou de restrictions d'accès à certains véhicules et le développement de l'offre de transport en commun.

Le projet de pôle d'échanges multimodal contribue à limiter l'usage des véhicules particuliers à l'échelle de l'agglomération.

Ainsi, le PEM de Nice Saint-Augustin non seulement ne génère **pas d'effet négatif sur la qualité de l'air** et la santé humaine, mais s'inscrit au contraire dans la **mise en cohérence d'un ensemble de mesures** pilotées à l'échelle de l'agglomération niçoise par plusieurs maîtres d'ouvrage pour **concrétiser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs, conformément à cet objectif majeur du PDU métropolitain**. Le secteur du PEM constitue un maillon essentiel de cette cohérence puisqu'il lie l'ensemble des modes de transport présents sur l'agglomération (ferroviaire, aérien, cars longue distance, transports en commun urbains, modes doux) et fait également le lien entre la Plaine du Var, en plein essor, l'aéroport de Nice et le centre-ville.

Le projet est compatible avec les vocations de ces zonages.

Pour plus de détails, les extraits des règlements de ces zonages sont présentés dans le tableau ci-après.

Zone UD	
Article UD. 1 – Occupations et utilisations du sol interdites Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :	Article UD. 2 – Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières Sont admises les occupations et utilisations du sol

<p>1. 1 : Dans les périmètres soumis à des risques naturels repérés sur la carte des risques figurant en annexe pièce n°5.4.0.</p> <p>Toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles autorisées sous conditions à l'article 2.</p> <p>1. 2 : Dans les périmètres soumis au Plan d'Exposition au Bruit repérés sur le plan directeur de zonage pièce</p>	<p>suivantes, si elles respectent les conditions ci-après :</p> <p>2. 1 : Dans les périmètres soumis à des risques naturels repérés sur la carte des risques figurant en annexe pièce n° 5.4.0 du dossier de PLU.</p> <p>Les occupations et utilisations du sol autorisées dans les Annexes, pièces 5.1 et 5.4 du dossier de PLU, et aux conditions fixées par les dispositions de ces Annexes selon le risque identifié faible, modéré ou fort.¹</p>
--	--

<p>n°3.2, Toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles autorisées sous conditions à l'article 2.</p> <p>1. 3 : Dans toute la zone</p> <ul style="list-style-type: none"> - les dépôts de matériaux de toute nature ; - les terrains de camping et de caravanning, les habitations légères de loisirs, les caravanes isolées, les parcs résidentiels de loisirs ; - les carrières ; - les constructions et installations destinées à l'agriculture ou l'exploitation forestière, - le stockage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transport hors d'usage (notamment les casses autos), les constructions et installations liées à leur dépollution, démontage, découpage ou broyage ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement, (ICPE) correspondant à ces usages ou relevant de la rubrique 2712 de la nomenclature des ICPE du 13.04.10. 	<p>[(1) Les annexes 5.1 à 5.4 du PLU détaillent les dispositions relatives aux servitudes d'utilité publique, notamment les dispositions vis-à-vis de la prévention des risques naturels, dont le risque d'inondation et le règlement du Plan de Prévention des Risques d'Inondations.]</p> <p>2. 2 : Dans les périmètres soumis au Plan d'Exposition au Bruit repérés sur le plan directeur de zonage pièce n°3.2 du dossier de PLU.</p> <p>Toutes les occupations et utilisations sous réserve d'être autorisées par le Code de l'Urbanisme et de répondre aux conditions d'isolation acoustique fixées par le Plan d'Exposition au Bruit approuvé et reprises en annexe pièce 5.5.3 du dossier de PLU.</p> <p>2. 3 : Dans la zone de protection de la nappe alluviale du Var délimitée sur les documents graphiques par des petits cercles évidés, les affouillements et exhaussements des sols ne seront autorisés qu'à condition qu'ils n'aient aucune incidence sur la nappe phréatique (son alimentation et la qualité de l'eau). La qualité des matériaux déversés et leur propriété devront être strictement contrôlées par un organisme spécialisé qui s'assurera de leur innocuité vis-à-vis de la nappe phréatique.</p>
<p>→ Les aménagements envisagés dans le cadre du projet ne sont pas interdits par le règlement de la zone UD. Le projet respecte les conditions particulières définies pour les occupations et utilisations des sols autorisées (risque d'inondation, protection de la nappe alluviale). Au regard de ces éléments, le projet est compatible avec le règlement de la zone UD et son secteur UDb.</p>	
<p>Zone UF</p>	
<p>Article UF. 1 – Occupations et utilisations du sol interdites</p> <p>Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol, à l'exception de celles autorisées sous conditions à l'article 2.</p>	<p>Article UF. 2 – Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières</p> <p>Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes, si elles respectent les conditions ci-après :</p> <p>2. 1 : Dans les périmètres soumis à des risques naturels repérés sur la carte des risques figurant en annexe pièce n°5.4.0 du dossier de PLU.</p> <p>Les occupations et utilisations du sol autorisées dans les Annexes, pièces 5.1 et 5.4 du dossier de PLU, et aux conditions fixées par les dispositions de ces Annexes selon le risque identifié faible, modéré ou fort.¹</p> <p>2. 2 : Dans les périmètres soumis au Plan d'Exposition au Bruit repérés sur le plan directeur de zonage pièce n°3.2 du dossier de PLU.</p> <p>Toutes les occupations et utilisations sous réserve d'être autorisées par le Code de l'Urbanisme et de répondre aux conditions d'isolation acoustique fixées par le Plan d'Exposition au Bruit approuvé et reprises en annexe pièce 5.5.3 du dossier de PLU.</p> <p>2. 3 : Dans la zone de protection de la nappe alluviale du Var délimitée sur les documents graphiques par des petits cercles évidés, les affouillements et exhaussements des sols ne seront autorisés qu'à</p>

	<p>condition qu'ils n'aient aucune incidence sur la nappe phréatique (son alimentation et la qualité de l'eau). La qualité des matériaux déversés et leur propriété devront être strictement contrôlées par un organisme spécialisé qui s'assurera de leur innocuité vis-à-vis de la nappe phréatique.</p> <p>2. 4 : À l'intérieur du périmètre d'étude délimité sur le plan directeur de zonage par un tireté épais de couleur rouge et blanc, établi en application de l'article L123-2 a) du code de l'urbanisme, les constructions ou installations d'une surface de plancher inférieure à 50 m², et l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes.</p> <p>2. 5 : Dans toute la zone</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'installation de systèmes solaires thermiques ou photovoltaïques ou de tout dispositif individuel de production d'énergie renouvelable, ou de récupération d'eau, - les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés et nécessaires à une construction ou installation autorisée dans la zone, - en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur rose sur une distance de 20 m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie, les affouillements de sol à condition qu'ils ne dépassent pas 3 m de hauteur, - le long des vallons repérés sur les documents graphiques en annexe pièce n°533 relative au réseau des eaux pluviales par la légende <<<<<<<<<, les constructions et installations ne pourront être réalisées qu'à la condition qu'elles ne soient pas comprises dans la zone non aedificandi de 2,50 m définie de part et d'autre de l'axe du vallon naturel ou canalisé, même en cas de couverture du vallon, - dans la zone de protection de la nappe alluviale du Var délimitée sur les documents graphiques par des petits cercles évidés, les affouillements et exhaussements des sols ne seront autorisés qu'à condition de respecter les prescriptions de la servitude d'utilité publique (AS1) correspondante, référencée en pièce 5.1 du présent Plan Local d'Urbanisme et de n'avoir aucune incidence sur la nappe phréatique (son alimentation et la qualité de l'eau). La qualité des matériaux déversés et leur propriété devront être strictement contrôlées par un organisme spécialisé qui s'assurera de leur innocuité vis-à-vis de la nappe phréatique ; - à proximité des Servitudes d'écoulement des Eaux de ruissellement des voiries représentées sur les documents graphiques par le symbole →→→→→ toutes les occupations et utilisations ne pourront être réalisées qu'à la condition qu'elles permettent la construction, la surveillance, l'entretien, la réparation ou le remplacement même à l'identique des ouvrages
--	---

établis dans l'emprise de ces servitudes,

- la création d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, à condition qu'elles soient liées et nécessaires à une construction ou installation autorisée dans la zone.

2. 6 : Sont également admises selon les secteurs, les constructions et occupations du sol ci-dessous :

Dans le secteur UFr : (transport, stationnement et énergie électrique)

- à condition qu'elles soient liées au service ferroviaire ou à son fonctionnement ou qu'elles soient utilisées par les voyageurs dudit service public, toutes les constructions et installations, quelle que soit leur destination,
- à condition qu'elles soient liées au centre d'échange multimodal de transports ou à son fonctionnement ou qu'elles soient utilisées par les voyageurs dudit service public, toutes les constructions et installations, quelle que soit leur destination,
- à condition qu'elles soient liées à la gestion ou à la distribution d'électricité ou installations E.D.F, les constructions et installations destinées au service public ou d'intérêt collectif,
- à condition d'être liées au gardiennage, les constructions et installations destinées à l'habitat,
- les constructions et installations destinées au stationnement,
- la réhabilitation ou la rénovation des constructions et installations à usage industriel existantes, à condition qu'elles ne comportent pas de dépôt de matériaux à l'air libre et qu'elles ne soient pas liées au stockage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transport hors d'usage, à leur dépollution, démontage, découpage ou broyage,
- la réhabilitation ou la rénovation des constructions et installations classées existantes à condition qu'elles ne comportent pas de dépôt de matériaux à l'air libre, et qu'elles ne soient pas liées au stockage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transport hors d'usage, à leur dépollution, démontage, découpage ou broyage relevant de la rubrique 2712 de la nomenclature des ICPE du 13.04.10.

→ **Le projet est compatible avec le règlement de la zone UF et son secteur UFr, au sein duquel toutes les constructions et installations, quelle que soit leur destination, sont autorisées à condition qu'elles soient liées au service ferroviaire ou à son fonctionnement, ou bien au centre d'échanges multimodal de transports ou à son fonctionnement et qu'elles soient utilisées par les voyageurs dudit service public.**

→ **Les emplacements réservés**

Plusieurs emplacements réservés sont identifiés à proximité du projet mais aucun n'est directement concerné par les aménagements projetés. Ils sont représentés sur l'extrait du plan de zonage à la Extrait du plan de zonage du PLU en vigueur.

Le tableau suivant recense les emplacements réservés localisés à proximité immédiate du périmètre de l'opération :

n°ER	Objet	Nature	Bénéficiaire	Surface (m²)
V165	Élargissement de l'avenue E. Grinda et prolongement de la voie Mathis vers l'autoroute A8 tronçon Victorine	Voirie	NCA	1386
V710	Élargissement angle avenue St Augustin rue Jules Bessi	Voirie	NCA	32
V698	Élargissement de la Route de Grenoble	Voirie	NCA	16929
V227	Élargissement du boulevard Georges Pompidou	Voirie	NCA	3374
V480	Voie nouvelle au n°177 boulevard René Cassin à 10 mètres	Voirie	État	374
V288	Élargissement du boulevard René Cassin à 22 mètres	Voirie	NCA	2114
V317	Élargissement de la rue Auguste Maïcon	Voirie	NCA	3803

Le projet d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de Nice Saint-Augustin ne remet pas en cause ces emplacements réservés et les opérations qui y sont liées.

Il convient de noter que la gare actuelle Nice Saint-Augustin se localise également en zone UBe. Aucun aménagement ne sera réalisé sur la gare actuelle, il n'y a donc pas de risque d'incompatibilité sur ce secteur.

Le projet est compatible avec le PLU de Nice.

Document d'urbanisme à venir : Plan Local d'Urbanisme métropolitain

Par la délibération n° 24-1 du 15 décembre 2014, le conseil métropolitain de Nice Côte d'Azur a prescrit l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) couvrant le territoire des 49 communes membres de la Métropole.

Suite à la concertation publique, le projet de PLUm a été arrêté par délibération du conseil métropolitain le 21 décembre 2018.

L'enquête publique portant sur le projet de PLUm est programmée du 29 avril au 19 juin 2019.

→ Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le PADD se décline autour de trois principales orientations :

1. Une Métropole dynamique et créatrice d'emplois,
2. Une Métropole au cadre de vie et à l'environnement préservés,
3. Une Métropole solidaire et équitable dans ses territoires.

Cette dernière orientation a pour objet de conforter l'équilibre du territoire, les solidarités et les proximités, qui répondent aux besoins des habitants en termes de déplacements, d'équipements et de service.

Le projet d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de Nice Saint-Augustin s'inscrit en cohérence avec cette orientation et particulièrement l'objectif de renforcer l'offre de mobilité en privilégiant les transports en commun et les mobilités douces. Cette orientation se décline en plusieurs sous-actions. Les principales auxquelles le projet de PEM répond sont les suivantes :

- Valoriser et optimiser le réseau ferré, à travers une recherche de performance et de fiabilité.
- Favoriser la multimodalité, notamment par le développement des pôles d'échanges multimodaux, dont le pôle Saint-Augustin/Arénas, et le rabattement et correspondances des lignes de bus vers le tramway et les gares ferroviaires.
- Intégrer les transports en commun dans un système global de mobilité durable interconnectée et en simplifier l'accessibilité.
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux.

La création d'une gare multimodale est inscrite dans les orientations définies par le PLUm.

→ Les zonages

Le projet d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de Nice Saint-Augustin s'inscrit en zone urbaine (zone U) définie au PLUm : zone UPa et UEI.

L'extrait du zonage du PLUm est présenté sur la figure suivante.

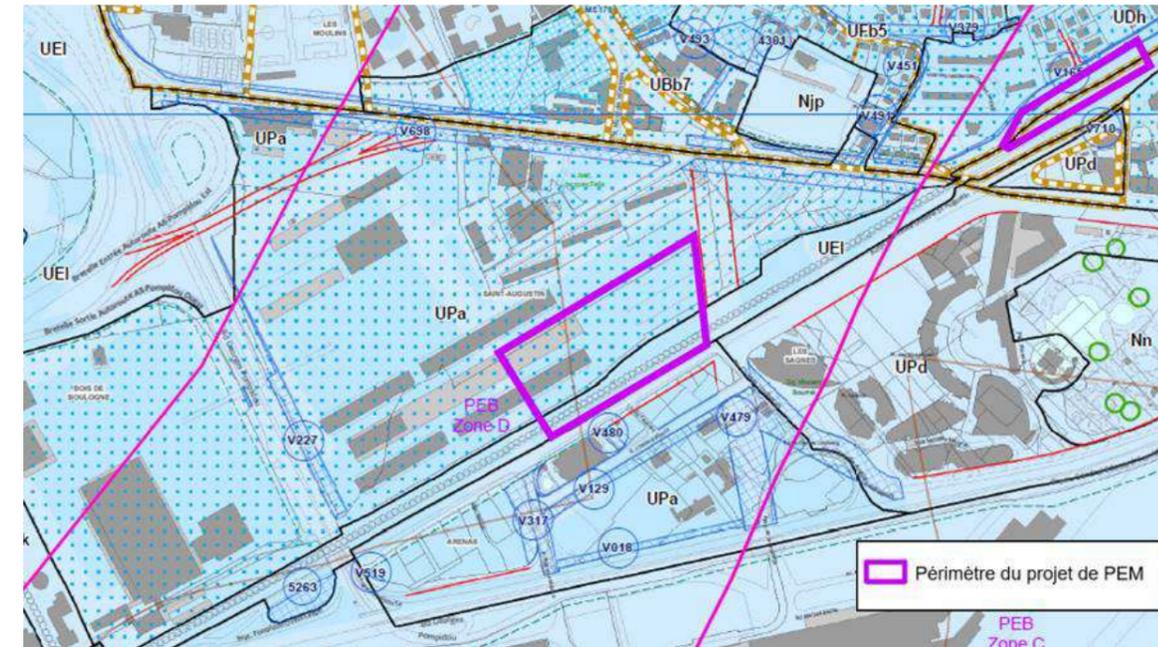


Figure 5 – Extrait du zonage du PLUm

Zone UPa – zone de projet

Le règlement de la zone UPa n'apparaît pas en contradiction avec les aménagements envisagés dans le cadre du projet.

Le projet respecte les conditions particulières définies pour les occupations et utilisations des sols autorisées (risque d'inondation, protection de la nappe alluviale, OAP). Au regard de ces éléments, le projet est compatible avec les dispositions de la zone UPa, sous réserve du respect du PPRI. La compatibilité du projet avec le PPRI est analysée dans l'étude d'impact au chapitre spécifique sur les risques naturels.

Zone UEI – zone d'équipements d'intérêt collectif et de services publics

Les constructions et installations destinées au transport sont autorisées par le règlement de cette zone. Le pôle d'échanges y est clairement cité et autorisé. Le projet est donc compatible avec les dispositions de la zone UEI.

Le projet est compatible avec le PLUm. Aucun aménagement ne sera réalisé sur la gare actuelle (zone UDh). Il n'y a donc pas de risque d'incompatibilité sur ce secteur.

→ Les emplacements réservés

Le PLUm reprend les emplacements réservés précédemment inscrits au PLU de Nice.

Le projet d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de Nice Saint-Augustin ne remet pas en cause les emplacements réservés identifiés à proximité ni les opérations qui y sont liées.

5.1.8 Management environnemental

Suite aux remarques de l'Autorité environnementale, SNCF, MNCA et l'EPA qui disposent respectivement de dispositifs de management environnemental des chantiers se proposent de mettre en place un référentiel commun : une charte chantier vert commune. En cas de difficulté d'harmonisation des dispositifs, la Charte Chantier vert SNCF sera privilégiée.

5.1.9 Mutualisation et économie de la ressource en phase travaux

L'acheminement des matériaux par train a été écarté pour le moment du fait :

- du phasage des travaux qui fait que la voie de garage 3G, pouvant potentiellement servir au chargement d'un train de fret, sera déposée au moment du terrassement de la gare routière.
- des exutoires impliquant des ruptures de charge couteux et complexes à gérer
- des contraintes d'exploitation ferroviaire.

Cette solution sera réétudiée lorsque les études permettront de disposer d'un phasage fin des travaux de terrassement de la gare routière.

L'évacuation des terres inertes ou non qui devra se faire par camion sera étudiée sur la base d'études plus avancées que celles disponibles à ce jour (phases PRO et EXE) et les flux de véhicules seront coordonnés avec les autres chantiers du secteur notamment grâce aux missions spécifiques d'OPC et d'OPC inter-chantiers qui sont d'ores et déjà prévues. Ce n'est que lors de la phase de consultation des entreprises que l'organisation et la destination des flux de matériaux seront discutées avec les entreprises de travaux qui proposeront des lieux de stockage ou de réutilisation des terres.

Par ailleurs l'évacuation ferroviaire n'est pertinente qu'en cas de gros volumes à évacuer sur un laps de temps très court, afin de ne pas induire le stationnement d'un train sur une période prolongée. Ce n'est pas le cas de la réalisation des travaux de terrassement de la gare routière, d'autant plus qu'en fonction des caractéristiques des sols, différents types d'exutoires devront être sollicités. L'évacuation ferroviaire induirait alors l'indisponibilité de la voie 3G nécessaire au stationnement habituel des trains de fret (stationnement de régulation) du fait d'un stationnement long du train de transport de terres.

5.1.10 Risque inondation

Les hypothèses de risque inondation retenues et l'analyse des incidences faite dans l'étude d'impact sont conformes avec la stratégie portée par l'État dans le département depuis plusieurs années.

Le PPRI de la basse vallée du Var est en effet basé sur un principe de résistance à la crue de référence de la doctrine "Rhône", inadapté au fleuve Var.

Il est néanmoins approuvé depuis 2011 et est purgé de tout recours. Il s'impose donc, en tant que servitude d'utilité publique, aux documents d'urbanisme et aux autorisations d'urbanisme.

Depuis, des mesures importantes de réduction de vulnérabilité ont été portées, au travers de travaux lourds sur les digues, qui feront l'objet d'une autorisation des systèmes d'endiguement à hauteur des critères de résistance du PPRI (contient la crue de référence avec une revanche de sécurité, résiste à la surverse en cas de crue exceptionnelle, résistance à l'érosion interne et externe et piste d'exploitation en crête de digue), et au travers de travaux d'amélioration hydraulique réalisés, notamment dans le cadre des plans d'action de protection des inondations (PAPI).

Plus particulièrement, sur le secteur du Grand Arénas, le PPRI intègre un schéma hydraulique d'aménagement d'ensemble (SHAE), élaboré par l'EPA et la DDTM, qui prévoit la constructibilité sur des îlots prédéfinis, qui in fine, doivent a minima être étanches à tout risque inondation, sans impact pour les secteurs avoisinants, et sans aggravation de vulnérabilité. Ce schéma hydraulique vérifie et garantit la non aggravation des risques au cours des différentes phases d'aménagement du secteur. Le futur PLU métropolitain (PLUm) en intègre le principe.

Enfin, il est important de préciser que le prochain décret " aléas débordement de cours d'eau et submersion marine " confortera, d'ici l'approbation du PLUm, les dispositions et le zonage du PPRI, notamment sur les modalités de prise en compte des ouvrages de protection et le calcul des bandes de recul à l'arrière des digues.

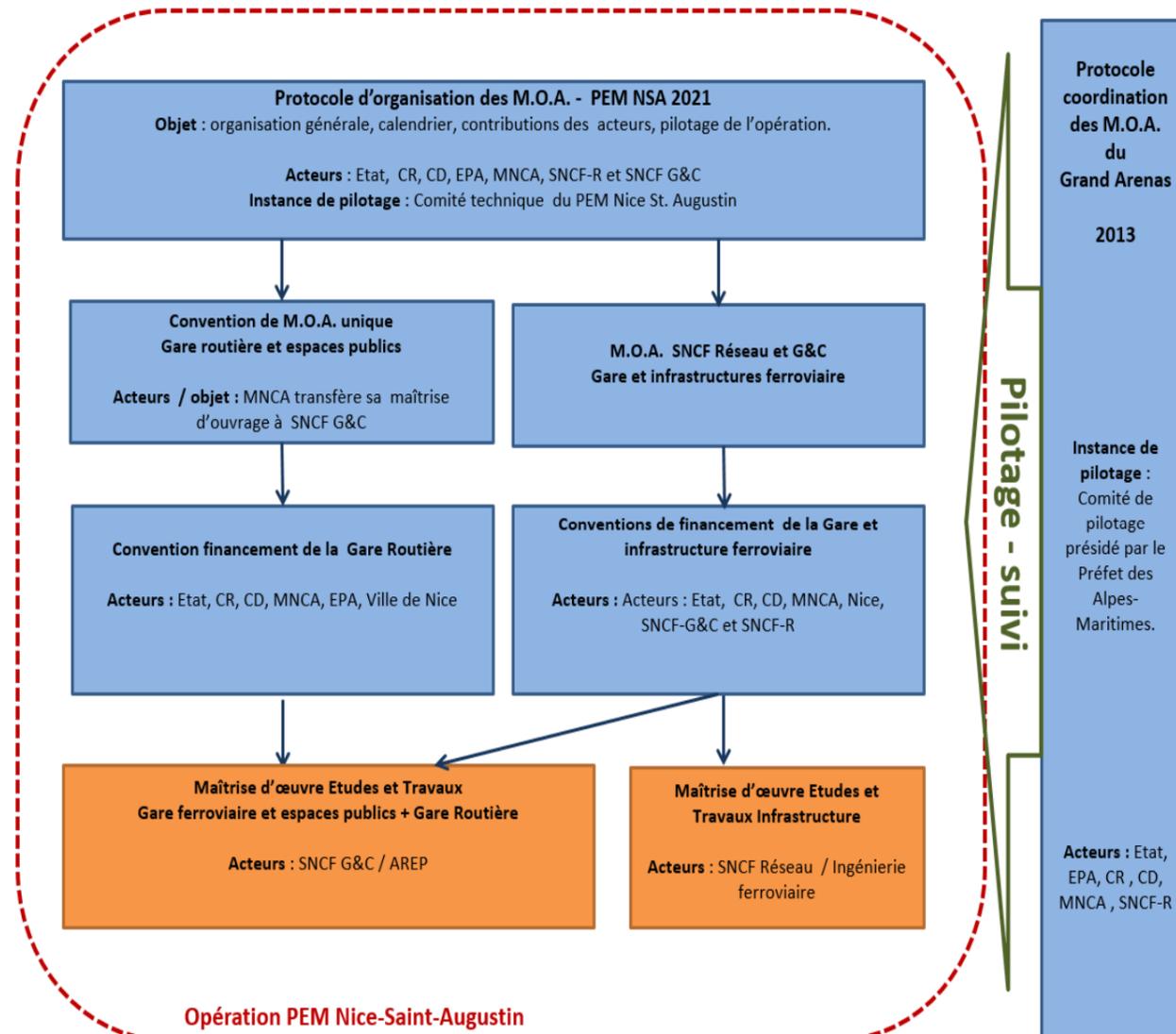
Risque inondation – mesure d'évitement et de réduction des impacts affectant le PEM

Gare ferroviaire et gare routière sont des établissements publics. Ils sont à ce titre soumis à des dispositions particulières par le Schéma de Cohérence Hydraulique de la Plaine du Var (SCHAE) du projet d'aménagement du Grand Arénas de novembre 2012.

Le SCHAE prévoit que la zone du Grand Arénas bénéficie du système d'alerte et de prévision des crues ; il met en place une stratégie d'intervention des secours basée, pour les ERP, sur une évacuation en amont et l'établissement de fiches procédures spécifiques à intégrer au Plan communal de sauvegarde de la Ville de Nice. Cette démarche sera menée avec le SDIS au moment du dépôt des permis de construire.

5.1.11 Gouvernance

Les différents acteurs concernés ont mis en place des conventions et de instances de pilotage à différents niveaux afin d'assurer la bonne coordination des nombreux projets du Grand Arénas. Cette organisation est décrite par le schéma ci-dessous.



6 Analyse coûts-avantages

Au regard des réponses apportées par les Maîtres d'Ouvrage dans le présent mémoire en réponse, les périmètres et incidences du projet sont bien ceux ayant été retenus pour l'analyse coût-avantages du projet.

7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dispositif de suivi des mesures mises en œuvre dans le cadre du projet est présenté au chapitre 10 de l'étude d'impact.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction des incidences, il est prévu d'intégrer leur suivi au dispositif de pilotage opérationnel du chantier. Il s'agira d'une instance décisionnelle se réunissant régulièrement ; elle sera composée de la Moa opérationnelle SNCF G&C et SNCF Réseau, des Moe, des OPC, ainsi que de l'EPA et de MNCA.

En phase exploitation, ce seront les exploitants respectifs, SNCF et MNCA qui reprendront ce suivi.

Lors des travaux, la mise en place d'un dispositif de gestion des eaux et de traitement des rejets de chantier permettra de réduire le risque de déversement de produits polluants dans les eaux souterraines et superficielles.

L'excavation de terres non inertes présentes actuellement sur le site et diagnostiquées lors des études du PEM fera l'objet d'une attention particulière et sera suivi par un bureau d'études spécialisé en gestion de sites et sols pollués, pour éviter tout risque de contamination des eaux souterraines par les polluants présents dans les sols superficiels.

Un système de décantation des eaux d'exhaure et de ruissellement sera mis en place avant le rejet dans le réseau d'eaux pluviales métropolitain, afin de réduire la concentration en matières en suspension.

Un contrôle hebdomadaire de la qualité des eaux de ruissellement du chantier et des eaux d'exhaure avant rejet dans le réseau métropolitain sera réalisé, afin de vérifier le respect des seuls réglementaires du règlement d'assainissement de la Métropole.

De même, afin de prendre en compte les nuisances induites par les travaux auprès des riverains, la Métropole Nice Côte d'Azur souhaite mettre en œuvre un dispositif de suivi des mesures en faveur du cadre de vie pour prendre en compte les risques de dégradation de la qualité de l'air, de génération des nuisances sonores, de vibrations ou d'émission de poussières ou de boues. Ces nuisances seront réduites par le strict respect des mesures de préservation par les entreprises de travaux.

À cet effet, des contrôles aléatoires seront effectués durant toute la période de chantier pour vérifier notamment la conformité des engins aux normes d'émissions de polluant et d'émissions de bruit, l'arrosage des pistes de chantier et le bâchage systématique des camions.

Une information sur l'avancement des travaux sera mise à disposition des riverains et du public par voie dématérialisée (sites internet des partenaires de projet) et par affichage aux abords du chantier. Le planning prévisionnel du chantier sera mis à disposition des riverains et les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public : circulation générale, transport en commun, accès riverain, livraisons, marchés, stationnement, etc. seront également indiqués.

8 Résumé non technique

Au regard des réponses apportées par les Maîtres d'Ouvrage dans le présent mémoire en réponse et afin de maintenir la cohérence entre le résumé non-technique et l'étude d'impact qu'il résume, le résumé non-technique n'a pas été mis à jour.