

# Pôle d'Echanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin

## Dossier d'enquête publique – Pièce 1 Préambule



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



## Sommaire

<b>1</b>	<b>MAITRE D'OUVRAGE</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INSCRIPTION DU PROJET AU CŒUR DU PROJET DE TERRITOIRE NICE ECO-VALLEE</b>	<b>3</b>
2.1	OPERATION D'INTERET NATIONAL NICE ECO-VALLEE	3
2.2	STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT A L'ECHELLE DE L'ECO-VALLEE	4
2.2.1	<i>Projet de territoire</i>	4
2.2.2	<i>Protocole de partenariat</i>	4
<b>3</b>	<b>INSERTION DU PROJET AU CŒUR DE L'OPERATION GRAND ARENAS</b>	<b>5</b>

## Table des illustrations

Figure 1 - Projet de territoire de l'OIN Nice Eco-vallée .....	5
Figure 2 - Schéma d'aménagement d'ensemble du Grand Arénas (AREP 2017) .....	6

Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) TER Nice Saint-Augustin, situé dans la commune de Nice, département des Alpes Maritimes, est soumis à enquête publique en application de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement. Celle-ci est un préalable à la déclaration de projet au titre du Code de l'Environnement.

**Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal de Nice Saint-Augustin consiste à créer un lieu de rencontres des différents modes de transports, qui aura pour vocation de favoriser l'usage des transports en commun. L'opération comprend le déplacement de la gare actuelle de Nice Saint Augustin, la création d'un nouveau bâtiment lié aux besoins ferroviaires, la construction d'une gare routière de 20 quais, des aménagements pour les vélos, ainsi que les espaces de liaison entre les différents modes de transport.**

**Le but de l'opération est par conséquent de permettre une réduction de la circulation routière, en incitant les usagers à changer de mode de transport, c'est-à-dire à abandonner l'usage de la voiture, concentré sur la voirie littorale asphyxiée aux heures de pointe, vers le train et les autres transports en commun. On parle d'un phénomène de « report modal » ou de « transfert modal ».**

Le périmètre de création du PEM Nice Saint-Augustin se situe sur le territoire de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Nice Eco-vallée, qui constitue un site stratégique d'environ 10 000 hectares, reliant le littoral azuréen à l'arrière-pays niçois. L'OIN Nice Eco-vallée comprend trois opérations principales : Nice Méridia (technopôle urbain), la ZAC La Baronne-Lingostière et l'opération du Grand Arénas.

## 1 Maître d'Ouvrage

Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin est porté par trois maîtrises d'ouvrage différentes :

- Métropole Nice-Côte d'Azur pour la gare routière et l'espace public situé entre la plate-forme ferroviaire et la gare routière,
- SNCF Gares & Connexions pour le bâtiment-voyageurs et les équipements destinés aux voyageurs ferroviaires,
- SNCF Réseau pour les infrastructures ferroviaires (voies, quais, signalisation et accès aux quais).

Afin d'assurer une bonne coordination des différents projets, le groupe ferroviaire SNCF s'est vu confier l'opération ; SNCF Gares & Connexions assure ainsi la maîtrise d'ouvrage unique de la gare ferroviaire et de la gare routière. SNCF Réseau conserve sa maîtrise d'ouvrage sur les infrastructures ferroviaires.



Un protocole de coordination des différentes maîtrises d'ouvrages du Pôle d'Échanges Multimodal de Nice Aéroport a été établi en juin 2013 entre l'État, l'Établissement Public d'Aménagement de la plaine du Var (dénommé ci-après par « EPA »), La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (dénommé ci-après « Région PACA »), le Département des Alpes-Maritimes (dénommé ci-après « Département »), la Métropole Nice Côte d'Azur (dénommé ci-après « MNCA ») et SNCF Réseau. Ce protocole a été complété en mai 2017 par un protocole d'organisation des maîtres d'ouvrage entre la Région PACA, le Département, l'EPA, MNCA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

## 2 Inscription du projet au cœur du projet de territoire Nice Eco-Vallée

### 2.1 Opération d'Intérêt National Nice Eco-Vallée

La Plaine du Var s'étend sur 23 kilomètres du nord au sud, de la mer Méditerranée aux premières gorges alpines et sur 3 à 5,5 kilomètres environ, de crête à crête, d'est en ouest.

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes, la Plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social.

Désormais, la Plaine du Var constitue un territoire sur lequel l'État et les collectivités locales se sont mobilisés pour concevoir ensemble un projet de territoire ambitieux avec, comme ligne directrice, le concept d'Eco-Vallée. Le projet d'aménagement et de développement de la Plaine du Var, localisé au cœur de la métropole azurée, a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National (OIN), conféré par l'État par décret n°2008-229 du 7 mars 2008<sup>1</sup>.

L'ambition de cette Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme, d'une part en créant, aux portes de Nice, un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle à l'échelle européenne, d'autre part en impulsant une dynamique économique et sociale qui favorise la diversification des activités et facilite l'innovation, notamment en lien avec le secteur des technologies vertes et l'esprit d'entreprise.

Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008<sup>2</sup>, l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine du Var est chargé d'une mission générale d'aménagement du territoire de l'OIN (voir 1.2.2.1. Projet de territoire).

Au cœur de l'opération du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal représente un enjeu majeur pour l'OIN et la Métropole comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès à la Côte d'Azur, connecté au réseau ferré et aux portes du troisième aéroport français. Il sera le cœur du nouveau quartier du Grand Arénas, liant l'ensemble des investissements et projets en cours indispensables au développement de Nice et de sa région.

Ce quartier intermodal accueillera à terme des équipements, des infrastructures de transport (parkings relais, gare routière, gare ferroviaire...) et un programme immobilier (bureaux, hôtels, commerces, services...). Ces différentes fonctions et usages seront connectés par des espaces publics et des voiries, actuellement en cours d'aménagement sur le site, qui assurent la cohérence entre les différents modes de transport : le réseau de tramway (lignes Est-Ouest et à terme la ligne Nord-Sud), l'aéroport de Nice, la gare ferroviaire, le réseau de transport urbain et interurbain de la Métropole Nice Côte d'Azur.

<sup>1</sup> Le décret n°2008-229 du 7 mars 2008 inscrivant les opérations d'aménagement de la Plaine du Var parmi les opérations d'intérêt national mentionnées à l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme.

<sup>2</sup> Le décret n°2008-773 du 30 juillet 2008 portant création de l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var.

## 2.2 Stratégie d'aménagement et de développement à l'échelle de l'Eco-Vallée

### 2.2.1 Projet de territoire

L'opération d'aménagement de l'Eco-Vallée dispose de fondements stratégiques solides sans pour autant figer l'avenir. À cette fin, l'EPA a rassemblé et formalisé, dans un projet de territoire, les grands principes d'aménagement et de développement durables à horizon d'une trentaine d'années. Ce projet de territoire a été adopté par le conseil d'administration de l'EPA le 19 décembre 2011.

Ce projet partagé de territoire constitue la référence commune des acteurs publics et privés pour la définition et la conduite de leur projet au sein de l'Eco-Vallée. Il est avant tout axé sur les opérations des quinze prochaines années.

La vision globale qui est proposée reprend, en les déclinant, les trois thèmes majeurs qui ont été au cœur des « Ateliers d'acteurs » et se sont déroulés en septembre 2011, permettant au projet de territoire de bénéficier des réflexions des représentants des sphères politiques, administratives, socioprofessionnelles et associatives pour bâtir un projet partagé :

- Restaurer, préserver et valoriser ce territoire qui est exceptionnel, mais qui est aujourd'hui altéré,
- Aménager durablement ce territoire stratégique pour l'ensemble métropolitain et plus généralement pour l'ensemble départemental et régional, territoire qui est aujourd'hui affecté de désordres (configuration actuelle des transports atteignant ses limites) accumulés au fil des décennies,
- Impulser à l'ensemble du territoire métropolitain une dynamique économique et sociale forte, diversifiée, par un effet de levier déclenché grâce à l'Eco-Vallée.

Dans ce cadre, dix objectifs traduisent la vision partagée par l'ensemble des partenaires pour l'avenir de l'Eco-Vallée :

1. Forger une vision d'ensemble pour cet espace remarquable, et fonder sa mutation économique et sociale sur des bases éco-exemplaires.
2. Restaurer les valeurs fondamentales que la nature a données à cet espace en ignorant les découpages administratifs : le grand paysage, l'écosystème de la vallée et ses ressources notamment l'eau et la biodiversité.
3. Mettre en place une stratégie de transports et de déplacements en préalable aux aménagements et non plus en rattrapage incertain de ceux-ci, et offrir des alternatives au « tout-voiture ».
4. Mettre systématiquement en œuvre le principe de la mixité des fonctions et des usages (activités, logements, équipements publics, espaces de sports et de loisirs...) et réunir, pour chaque opération, toutes les conditions déclinant l'ensemble des ambitions fondatrices de l'Eco-Vallée : économie, éco-exemplarité, formation, emploi local...
5. Substituer à l'empilement hétéroclite des fonctions « d'arrière ville » qui ont été accumulées sur le territoire, une approche cohérente en termes d'aménagement et d'urbanisme.
6. Concevoir une stratégie de développement économique d'ensemble qui soit à la hauteur des ambitions et des besoins d'une grande métropole européenne, en ancrant le territoire dans l'innovation, dans les technologies d'avenir, notamment celles liées au développement durable, afin de diversifier les fonctions et de créer 35 000 à 50 000 emplois à terme.
7. Créer un nouveau modèle d'urbanisme dans lequel l'agriculture a toute sa place au sein d'un maillage avec le bâti et les espaces naturels sur les deux rives du fleuve.
8. Expérimenter une conception inédite du rapport ville-nature et réfléchir aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques au sein de ce territoire.
9. Proposer un aménagement qui intègre la prise en compte des risques naturels.
10. Se doter des moyens de régulation du foncier au sein des grands secteurs à enjeux selon le principe « ni spoliation, ni spéculation ».

Ces objectifs se traduisent par les grands principes suivants, portant sur la stratégie d'aménagement à l'échelle du grand territoire :

#### Un aménagement plus équilibré du territoire et plus propice au développement des activités humaines

Il s'agit de mixer les activités et les espaces naturels et agricoles sur les deux rives et du sud au nord, dans le respect des fonctionnalités écologiques identifiées en 2011 par l'EPA dans le « Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée ».

#### L'éco-exemplarité érigée en principe fondamental de l'aménagement

Pour la gestion de l'espace et le développement urbain, Eco-Vallée fait le choix d'une « urbanisation responsable » mêlant les principes fondamentaux de l'urbanisme durable aux spécificités de la métropole azurienne. À l'échelle de la plaine, un espace important est ainsi dédié aux espaces naturels et agricoles qui organiseront des respirations entre des pôles urbanisés. Toutes les opérations portées par l'EPA Plaine du Var mettent en œuvre les principes de la mixité fonctionnelle et sociale et favorisent les fonctionnalités écologiques dans l'esprit de la trame verte et bleue.

#### Des principes d'organisation des déplacements, base d'une mobilité durable

Réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020, développer les capacités de transports publics, anticiper le développement urbain avec des transports publics performants tels sont les objectifs prioritaires fixés pour le développement des transports dans l'Eco-Vallée.

#### Une stratégie économique ambitieuse et globale

L'Eco-Vallée s'impose au plan européen comme un projet majeur. Son positionnement repose sur le développement d'une politique économique qui vise d'une part à accroître l'internationalité du territoire azurien et d'autre part à faire de l'Eco-Vallée le territoire de démonstration de la mutation éco-exemplaire que la métropole entend mettre en œuvre dans tous les domaines : aménagement, construction, matériaux, urbanisme, architecture, gestion des ressources naturelles et de l'énergie, déplacements décarbonés, gestion des risques, ...

### 2.2.2 Protocole de partenariat

Ce projet de territoire constitue le support stratégique du protocole de partenariat signé le 12 mars 2012 et réunit l'ensemble des partenaires (l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Nice et l'EPA Plaine du Var) pour la période 2011-2016 autour du financement des quatre premières opérations prioritaires de l'Eco-Vallée :

- Le Grand Arénas sur la commune de Nice,
- Nice Méridia sur la commune de Nice,
- La Baronne sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var et dans le cadre du pôle inter-rive de La Baronne-Lingostière, l'aménagement du quartier Lingostière à Nice,
- L'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

Ces périmètres opérationnels s'intègrent pleinement au cadre de réflexion, de principes et d'action que constitue le projet de territoire. Leur localisation et leur programmation urbaine ont été identifiées afin de produire un effet de levier maximal sur l'aménagement de la Plaine, sur le développement économique de l'ensemble de l'Eco-Vallée et de l'aire urbaine niçoise et d'enclencher la nécessaire restauration des grands équilibres écologiques.

En termes d'aménagement, l'objectif est de restructurer la Plaine sur la base d'une organisation qui s'appuie sur la constitution de quatre centralités (l'estuaire, Var central, le méandre, la confluence), de la rive droite à la rive gauche et du nord au sud.

La réalisation de ces opérations représente un potentiel de 27 000 emplois et conduira à la réalisation de 4 300 logements environ, en dehors des programmes conduits par d'autres opérateurs publics et des partenaires privés sur le reste du périmètre de l'Eco-Vallée.



Figure 1 - Projet de territoire de l'OIN Nice Eco-vallée

### 3 Insertion du projet au cœur de l'opération Grand Arenas

L'opération Grand Arenas, l'une des 4 opérations prioritaires de l'EPA, vise à réorganiser la partie sud de la Plaine et l'entrée de ville niçoise autour d'un quartier urbain mixte en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la Basse Vallée du Var ainsi qu'en proposant des respirations vertes dans un cadre circulatoire apaisé.

S'étendant sur une superficie d'environ 50 ha, cette opération d'aménagement a pour objectif de relier les espaces au sein de ce quartier aujourd'hui fragmenté par les voiries et les infrastructures, d'offrir des cheminements sécurisés et des modes de déplacements diversifiés et de redonner à ce quartier un paysage<sup>3</sup> qui s'appuie sur un réseau nord-sud et est-ouest de trames vertes et sur la réalisation d'un éco-parc urbain.

Elle a aussi pour vocation de doter la métropole azurienne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : le Pôle d'Échanges Multimodal Nice Saint-Augustin et un parc des expositions d'envergure européenne (PEX). Globalement, l'opération présente une capacité constructive de 680 000 m<sup>2</sup> et devrait permettre la création de 1 350 logements et de 22 000 emplois potentiels.

Située à proximité immédiate du centre-ville de Nice, sur un nœud de communication exceptionnel, au contact de l'aéroport Nice Côte d'Azur, l'opération du Grand Arenas permet de tirer profit de cet avantage comparatif indéniable par rapport aux autres métropoles européennes. Elle bénéficiera donc d'un niveau d'accessibilité exceptionnel et des liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole.

L'opération du Grand Arenas se compose de deux projets distincts :

- Le quartier urbain du Grand Arenas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, réalisé dans le cadre d'une procédure spécifique de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).
- Le Quartier du Pôle d'Échanges Multimodal qui se compose :
  - du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin qui regroupe les équipements et infrastructures de transport : la gare routière, la gare ferroviaire SNCF et, en option, un parking pour les usagers du train, en interface directe avec la nouvelle ligne est-ouest du tramway (objet de la présente étude) ;
  - d'infrastructures immobilières comprenant des bureaux, commerces, services, hôtels, aménagés sur cinq îlots,
  - des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges (parvis, 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, permettant de relier les terminaux de l'aéroport au Pôle d'Échanges Multimodal puis au centre de Nice et de les interconnecter au réseau de transport urbain et interurbain de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Les quatre enjeux qui sous-tendent l'aménagement de ce quartier sont :

- le développement économique,
- l'accessibilité des modes de mobilité durables,
- l'intégration de la nature dans la ville,
- la mixité fonctionnelle et sociale.

<sup>3</sup> Aménagement harmonieux d'un espace extérieur.

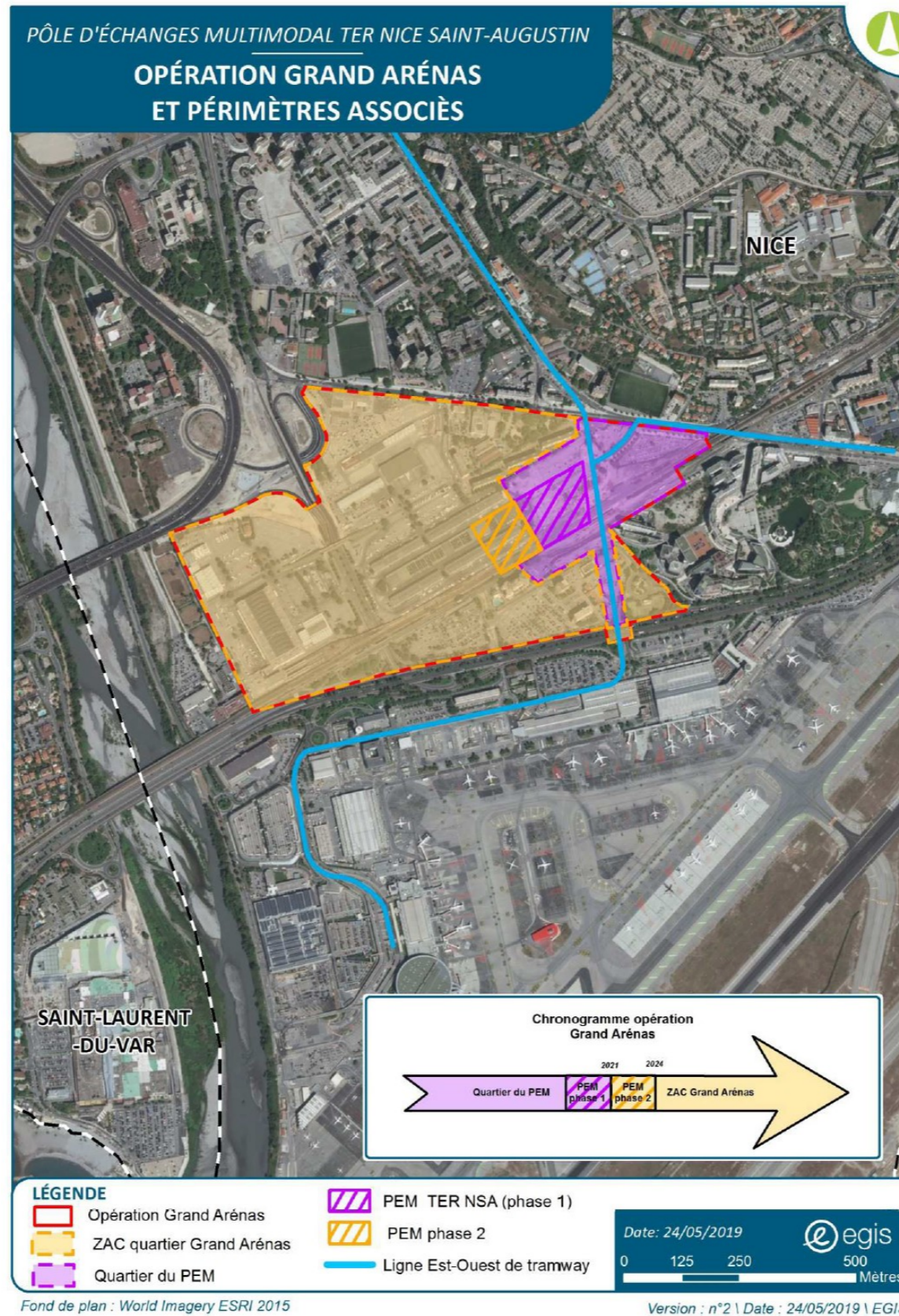


Figure 2 – Opération Grand Arenas et PEM