LA CONCERTATION

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

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

Pour l'information du public

- **Le présent dossier d'information** réunissant l'ensemble des informations relatives au projet soumis à la concertation publique ;
- **Un site internet** permettant de s'informer sur l'opération et de télécharger les différents documents d'information du public : http://sn.cf/pem-nice-st-augustin
- **Deux expositions publiques**, l'une en gare de Nice Saint-Augustin et l'autre en mairie annexe de Saint Augustin – 75, boulevard Paul Montel à Nice, accessibles pendant toute la durée de la concertation publique ;
- **Deux permanences du maître d'ouvrage** en gare de Nice Saint Augustin, en soirée (les dates seront indiquées sur le site internet du projet) ;
- **Trois registres papier** mis à disposition du public, respectivement en gare de Nice Saint-Augustin, en mairie annexe de Saint-Augustin à Nice, durant toute la période de concertation et lors de la réunion publique ;
- **Une adresse mail** : concertation-nice-saint-augustin@sncf.fr
- **Une adresse postale** :
  SNCF Gares & Connexions
  Bâtiment Mistral – Concertation PEM NSA
  Étage 3 – Bureau 300
  4, rue Léon Gozlan – CS 70014
  13331 MARSEILLE CEDEX 03.

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

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

Réalisation : Nicaya/Magellan - Illustrations : Sébastien Morales, Saguez & Partners, Jérôme Masi, AREP/SNCF, Laurent Carte.

CONCERTATION PUBLIQUE

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

DU 9 MARS AU 8 AVRIL 2017

SOMMAIRE

Introduction **3**

Le territoire du projet **4**
- La proximité du quartier d'affaires de l'Arénas 4
- La proximité avec l'Aéroport 5
- Les précédentes consultations du public concernant le projet urbain 5
- L'enjeu du projet : mettre en place une offre de transport structurée 6
  - Les fréquentations actuelles et attendues 6
  - Une configuration actuelle qui atteint ses limites 6
  - Les bénéfices attendus du projet 7

Le projet de pôle d'échanges multimodal **8**
- Les acteurs du projet 8
  - Trois maîtrises d'ouvrage pour un projet 8
  - Un cadre urbain prédéfini par l'aménageur public 8
  - Les partenaires du projet 9
- Des équipements existants ou en cours de réalisation 9
- Le projet de PEM Nice Saint-Augustin soumis à la concertation 10
  - Spécificités du site 11
  - La dimension ferroviaire du projet 11
  - La gare routière 11
  - L'espace multiservices 14
- Les variantes soumises à la concertation 14
  - L'accès aux quais 14
  - Le parking – option en phase 2 16
- Le devenir de la gare ferroviaire actuelle 16

Le calendrier de réalisation 16
- Une réalisation en deux phases 16
- La compatibilité avec le projet LNPCA 17

Le Coût et le financement 18
- Montant prévisionnel de l'opération 18
- Les partenaires financiers 18

Glossaire **19**

La concertation **20**

INTRODUCTION

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

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

Deux éléments du projet font l'objet de variantes :
- **l'accès aux quais ferroviaires**
- **la création d'un parking** destiné aux usagers des transports ferroviaires.

LE TERRITOIRE DU PROJET

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

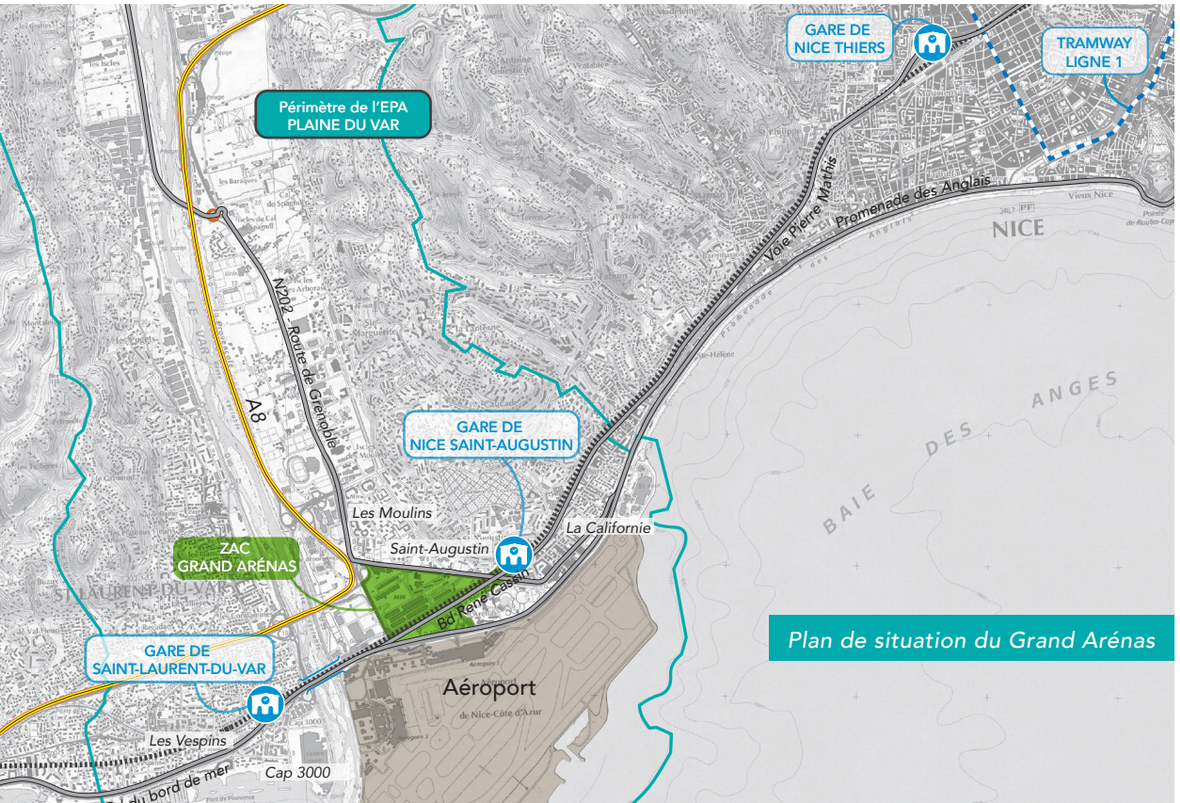
L'OIN Plaine du Var comprend trois opérations principales :

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

LA PROXIMITÉ DU QUARTIER D'AFFAIRES DE L'ARÉNAS

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

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



Plan de situation du Grand Arénas

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

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

LA PROXIMITÉ AVEC L'AÉROPORT

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

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

Chiffres clés du Grand Arénas :
49 hectares dont 750 000 m² de capacité constructible
22 000 emplois potentiels
2 000 logements
Source : site de l'EPA Plaine du Var

LES PRÉCÉDENTES CONSULTATIONS DU PUBLIC CONCERNANT LE PROJET URBAIN

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

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

L'aéroport Nice Côte d'Azur, c'est :

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

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

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

Les fréquentations actuelles et attendues

La gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin est desservie par les trains régionaux effectuant les liaisons entre la gare des Arcs-Draguignan, dans le Var et la gare de Vintimille, en Italie. Actuellement, 4 trains par heure circulent entre Antibes et Nice Saint-Augustin.
À desserte ferroviaire équivalente, les prévisions concluent à une augmentation significative de sa fréquentation dans les années à venir.

Quelques chiffres :

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

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

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

Une configuration actuelle qui atteint ses limites

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

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

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

Les bénéfices attendus du projet de PEM Nice Saint-Augustin

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

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

Les fréquentations prévisionnelles du PEM

Nouvelle gare ferroviaire : 2 millions de voyages par an en 2030, soit près du double de la situation actuelle.
Nouvelle gare routière : 4 millions de voyages / an à sa mise en service
Tramway (arrêt PEM) : 6 millions de voyages / an à sa mise en service

Les principaux bénéfices attendus du PEM sont :

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

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

LE PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM)

LES ACTEURS DU PROJET

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

Trois maîtrises d'ouvrage pour un projet

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

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

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

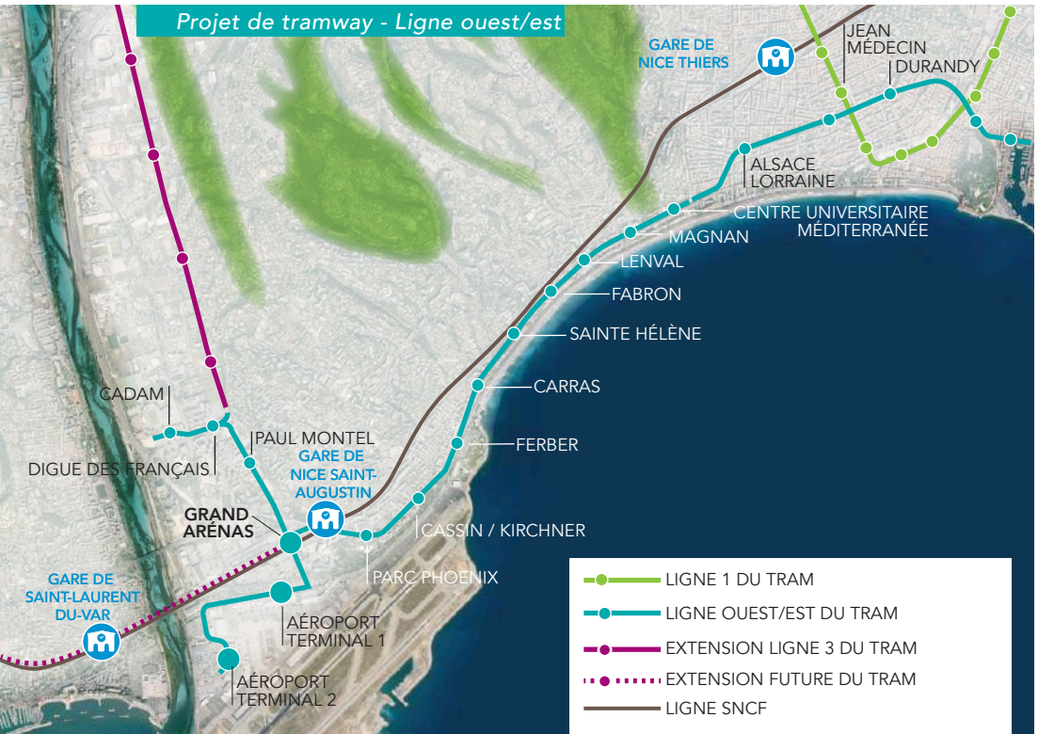
SNCF Réseau : infrastructures ferroviaire (voies, quais, signalisation et accès aux quais).

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

Un cadre urbain prédéfini par l'aménageur public

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

Projet de tramway - Ligne ouest/est



Les partenaires du projet

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

Les partenaires sont :

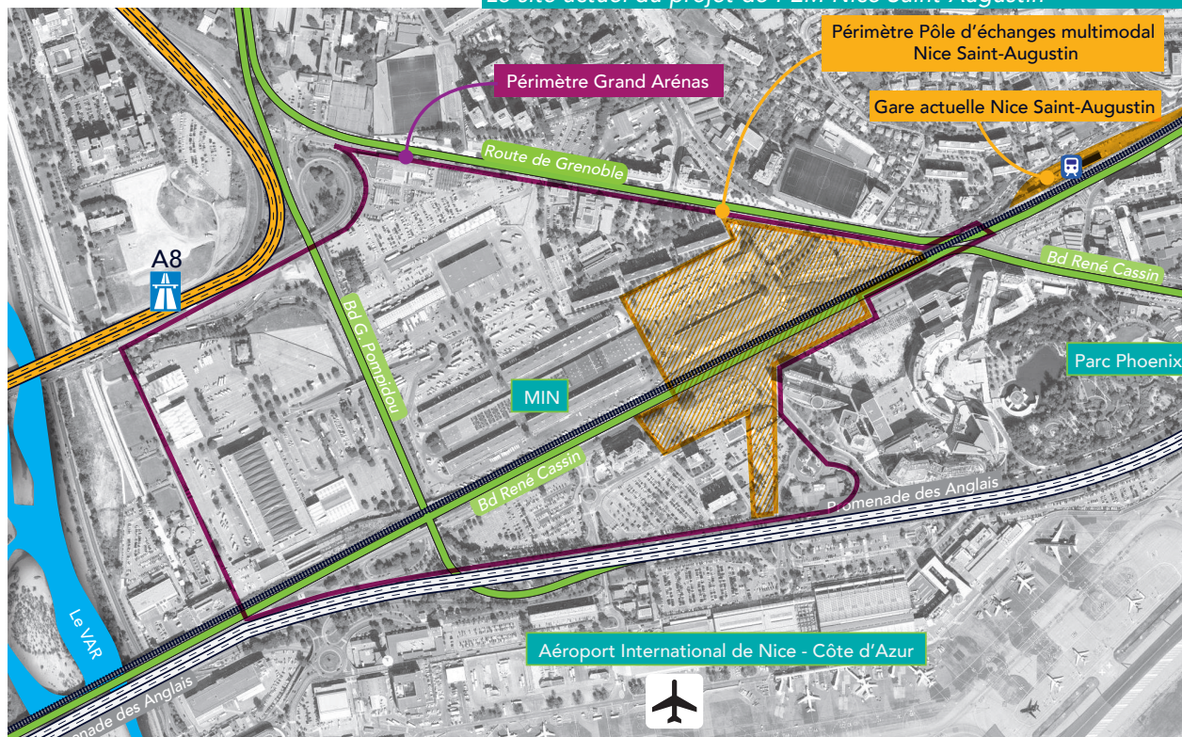
- l'État
- l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var
- la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur
- le département des Alpes-Maritimes
- la métropole Nice Côte d'Azur
- SNCF Réseau
- SNCF Gares & Connexions.

DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS OU EN COURS DE RÉALISATION

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

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

Le site actuel du projet de PEM Nice Saint-Augustin



LES « MODES ACTIFS » (PIÉTONS ET CYCLISTES)

De façon générale, la tendance sur 10 ans indique une progression de 23% des TC dans le département. Elle doit se poursuivre dans les années à venir.

« Mobilité dans les Alpes Maritimes », Comité départemental Transport/Déplacements / ADAAM, mai 2015.

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

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

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

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

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

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

Deux éléments du projet font l'objet de variantes :

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

Spécificités du site

La conception du PEM prend en compte une contrainte forte due à la configuration du site qui s'organise sur deux niveaux, celui du tramway et celui du train.
L'enjeu est de relier les deux niveaux d'espaces publics séparés par 7 m de dénivelé. Ces différences altimétriques, couplées à la logique d'aménagement du Grand Arénas ainsi qu'aux contraintes réglementaires (PLU, PPRI) conduisent à réaliser la gare routière sous une esplanade.
L'esplanade est reliée à l'axe nord-sud par un escalier, complété par un escalier mécanique et un ascenseur conçus en cohérence avec le projet urbain. L'esplanade est conçue pour devenir, à terme, un espace piéton majeur du Grand Arénas qui reliera le futur Parc des expositions de Nice au pôle d'échanges multimodal.

La dimension ferroviaire du projet

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

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

Techniquement, les principales caractéristiques ferroviaires du projet sont :

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

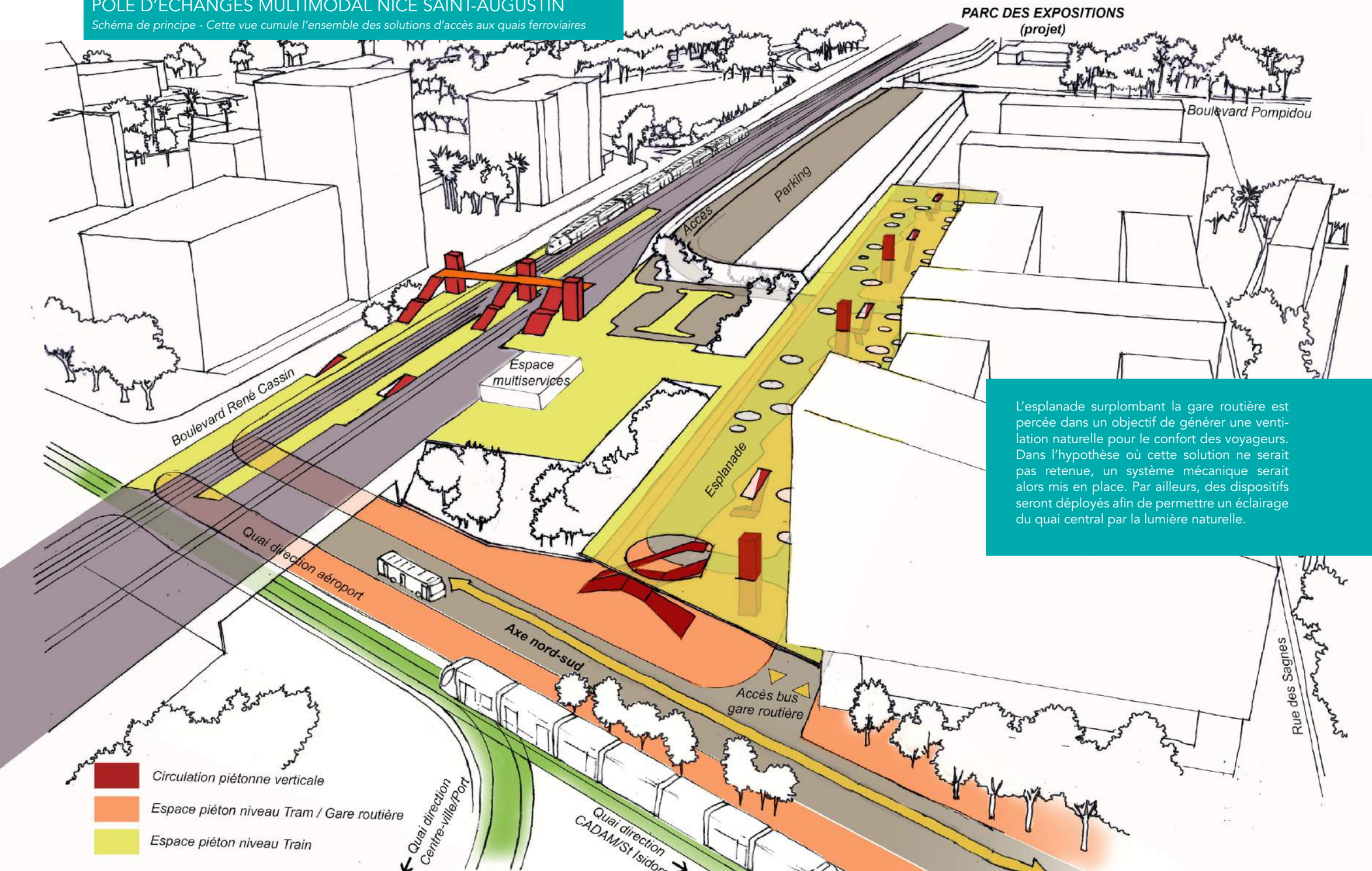
La gare routière

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

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

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL NICE SAINT-AUGUSTIN

Schéma de principe - Cette vue cumule l'ensemble des solutions d'accès aux quais ferroviaires



L'esplanade surplombant la gare routière est percée dans un objectif de générer une ventilation naturelle pour le confort des voyageurs. Dans l'hypothèse où cette solution ne serait pas retenue, un système mécanique serait alors mis en place. Par ailleurs, des dispositifs seront déployés afin de permettre un éclairage du quai central par la lumière naturelle.

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

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

L'espace multiservices

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

Trois solutions sont actuellement en cours d'étude :

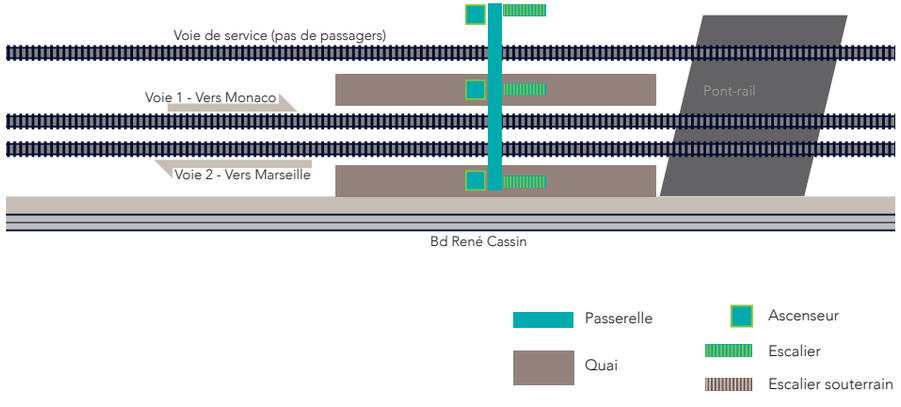
- Solution 1 : un bâtiment-voyageurs proche des quais ferroviaires, dans l'espace séparant la gare routière des voies ferrées
- Solution 2 : un auvent proche des quais ferroviaires, avec distributeur de billets, information voyageurs, bancs, …
- Solution 3 : un local à aménager dans l'un des programmes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

LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

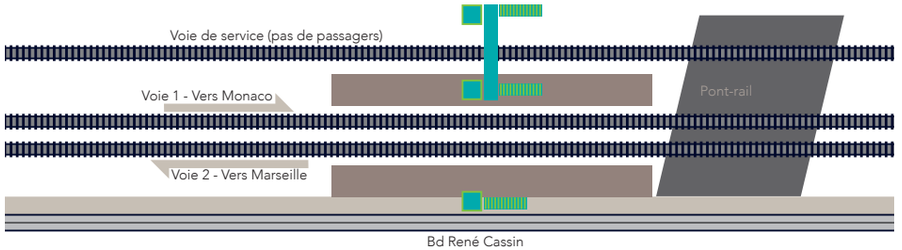
L'accès aux quais

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

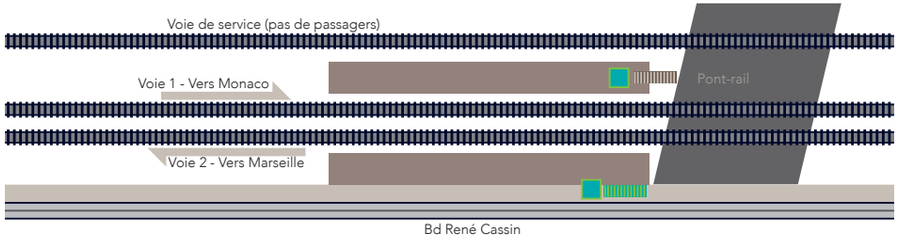
Variante 1 : Accès aux quais par passerelles et ascenseur



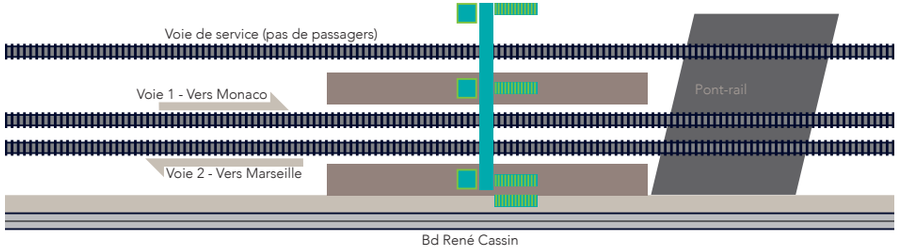
Variante 2
Accès au quai voie 1 (voie Nord – direction Monaco) par passerelle et ascenseur.
Accès au quai voie 2 (voie Sud – direction Marseille) par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin.



Variante 3
Accès souterrain au quai voie 1 (voie Nord – direction Monaco) à partir des espaces sous le pont-rail par escalier et ascenseur.
Accès au quai voie 2 (voie Sud – direction Marseille) par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin.



Option sur la variante 1 : gare biface
Accès aux deux quais par passerelles et ascenseurs
Accès supplémentaire au quai voie 2 (voie Sud – direction Marseille) par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin.



Le parking – option en phase 2

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

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

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

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

- la durée d'exploitation d'un parking situé sur des emprises pouvant être mobilisées par les travaux de la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur (LNPCA), si la réalisation du projet était confirmée
- la date de mise à disposition des emprises du MIN
- la réalité du besoin de stationnement à terme, en fonction de l'ampleur de l'évolution des usages (évolution des parts modales, développement du quartier) et du développement des parkings-relais de la métropole.

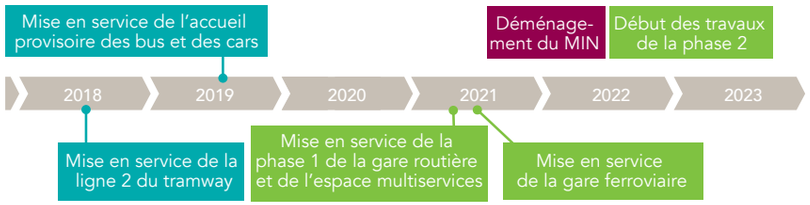
LE DEVENIR DE LA GARE FERROVIAIRE ACTUELLE

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

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

LE CALENDRIER DE RÉALISATION

La mise en place au plus tôt de l'intermodalité dans le secteur de la ZAC du Grand Arénas constitue un des principaux enjeux du projet. Les partenaires du projet de PEM Nice Saint-Augustin prévoient une mise en service du PEM dans des délais cohérents avec l'arrivée du tramway et de la livraison des programmes immobiliers.



Le devenir du MIN :

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

Une réalisation en deux phases

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

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

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

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

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

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

La compatibilité avec le projet LNPCA

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

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

- le dimensionnement de la gare routière est défini afin de réserver la place nécessaire à la création du plan de voies de Nice Aéroport et de son bâtiment-voyageurs
- le plan de voie de Nice Aéroport est conçu avec l'objectif de conserver les quais construits dans le cadre du projet de déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint Augustin en les adaptant aux besoins de la gare de Nice Aéroport
- les espaces publics et les circulations (esplanade, cheminements piétons, escaliers…) et la gare routière sont dimensionnés pour accueillir les flux de voyageurs attendus à l'horizon 2050
- le projet de Nice Aéroport pourra être réalisé tout en gardant la nouvelle gare ferroviaire de Nice Saint Augustin ouverte aux voyageurs.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Montant prévisionnel de l'opération

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

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

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

Les partenaires financiers

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

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

Une partie du programme du PEM Nice Saint-Augustin est déjà inscrite au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour l'aménagement des infrastructures ferroviaires et services aux voyageurs, à hauteur de 15 M€.
À ce stade du projet, la clé de répartition financière n'est pas encore définie. Les partenaires travaillent actuellement à l'élaboration des modalités de financement.

GLOSSAIRE

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

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

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

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

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

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

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