



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la gare Nice Aéroport (06)**

n°Ae : 2025-33

Avis délibéré n° 2025-033 adopté lors de la séance du 27 mars 2025

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 27 mars 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la gare Nice Aéroport.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, Olivier Milan, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Était absente : Véronique Wormser.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Alpes-Maritimes, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 21 février 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 6 mars 2025 :

- le préfet des Alpes-Maritimes, qui a transmis une contribution en date du 25 mars 2025,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.*

Sur le rapport de Hervé Parmentier et Laure Tourjansky, qui se sont rendus sur site le 3 mars 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

La gare de Nice Aéroport est une opération de la phase 1 de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA). Localisée à l'ouest de la gare historique Nice Saint-Augustin, elle vise à permettre l'arrêt des trains à grande vitesse au droit de l'aéroport de Nice et à renforcer la capacité des trains régionaux, en articulation avec le pôle d'échanges multimodal (PEM) et la Zac du Grand Arénas, nouveau quartier urbain. La gare comporte un bâtiment voyageur, de nouveaux quais, une passerelle protégée par une canopée, un bâtiment parking (voitures et vélos) un jardin. L'opération comprend l'ouverture du « passage Maïcon » dans le remblai ferroviaire historique, qui renforce la continuité urbaine entre le nord et le sud de la ligne et accroît la transparence hydraulique.

Le cahier territorial de l'étude d'impact de la LNPCA relatif à cette gare a été mis à jour, tant dans sa présentation de l'état des lieux que dans celle du projet dans une logique de moindre impact.

La réalisation de cette gare présente une grande complexité de phasage, avec plusieurs étapes transitoires. Présentée comme une opération du projet LNPCA, elle doit prendre en compte, au titre des impacts cumulés, en particulier ceux de la Zac Arénas et du PEM dans lesquels elle s'insère. L'opération étant incluse dans un site très urbanisé et en constante évolution, ses incidences sont difficilement identifiables et les données produites manquent parfois de précisions emportant des conclusions un peu hâtives.

Sur un territoire largement artificialisé, les principaux enjeux sont, pour l'Ae :

- les risques naturels, en particulier les inondations (débordement de cours d'eau, remontées de nappe, ruissellement), le retrait gonflement des argiles, le séisme ;
- la gestion des matériaux et les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant la phase de travaux ;
- les effets sur la santé liés aux nuisances sonores et lumineuses et à la qualité de l'air ;
- la capacité du projet à répondre à ses objectifs environnementaux de transfert modal locaux, régionaux et nationaux dans un quartier et un département où les infrastructures routières sont saturées et la qualité de l'air dégradée ;
- la bonne prise en compte des impacts cumulés avec les opérations de la Zone d'aménagement concerté (Zac).

L'Ae recommande principalement :

- d'améliorer la cohérence et la précision des informations données dans l'étude d'impact ;
- de compléter l'effort de description des effets du changement climatique par une démarche d'anticipation de ses impacts sur l'opération ;
- de définir des mesures pour garantir la tenue du remblai ferroviaire aux effets d'un séisme de référence ;
- à la métropole de préciser le phasage des opérations transitoires du Marché d'intérêt national et leur prise en compte dans les impacts cumulés ;
- aux différents maîtres d'ouvrages de mettre à jour régulièrement leurs études d'impact, qui s'alimentent mutuellement, au fur et à mesure de leurs avancées respectives.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

SNCF Réseau est maître d'ouvrage et coordonnateur, en lien avec sa filiale SNCF Gares & Connexions, d'un ensemble d'opérations (28) principalement ferroviaires regroupées sous l'appellation « Projet des phases 1 & 2 de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) ». Dans les suites du débat public de 2005, deux décisions ministérielles des 4 mars 2019 et 23 juin 2020 ont confirmé les objectifs principaux de ce projet : l'amélioration des trains à usage du quotidien grâce, notamment, à des reconfigurations de voies et de plusieurs gares, l'amélioration de la desserte des aires métropolitaines avec la création de gares nouvelles intermodales et la création de synergies avec les projets urbains structurants.

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a validé le programme définitif, confirmant le déplacement de la gare, utilisée par les services ferroviaires régionaux, de Nice-Saint-Augustin en 2022, puis sa transformation en gare de Nice Aéroport pour accueillir des trains aptes à la grande vitesse (TAGV)² et un nombre plus important de trains régionaux³.



Figure 1 : Phases de la LNPCA, décision ministérielle de juin 2020 (source : dossier)

L'Autorité environnementale a rendu un avis sur la LNPCA le 18 novembre 2021⁴. Le projet des phases 1 et 2 a été déclaré d'utilité publique le 13 octobre 2022⁵.

² TGV est une marque de la SNCF, TAGV désigne un service qui peut être rendu par d'autres opérateurs ferroviaires.

³ La gare Saint-Augustin a été détruite et remplacée par une gare provisoire pour permettre la réalisation d'un aménagement routier, la sortie ouest de la voie Mathis (SOVM). Elle devra être à nouveau déplacée pour les travaux de la gare Nice Aéroport.

⁴ Avis 2021-100 délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, « Le projet des phases 1 & 2 » (06-13-83) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.

⁵ Les sections de ligne nouvelle sont reportées aux phases 3 et 4, qui donneront lieu à un nouveau débat public.

L'étude d'impact de la LNPCA est constituée d'une étude générale et de treize cahiers territoriaux⁶. Le présent dossier porte sur les travaux de la gare Nice Aéroport (cahier territorial n°11, mis à jour).

1.1 Contexte et contenu du projet

L'opération Gare de Nice Aéroport s'inscrit dans l'Opération d'intérêt national (OIN) Nice Ecovallée, s'articule avec la Zac du Grand Arénas et le Pôle d'échange multimodal (PEM). Portée par l'Établissement public d'aménagement (EPA) Ecovallée-Plaine du Var, la Zac s'étend sur 49 ha entre l'aéroport et le quartier des Moulins, aménagé, lui, par la métropole Nice Côte d'Azur (MNCA). Elle vise à transformer un territoire fragmenté par les infrastructures en « *vrai morceau de ville* ». Le projet initial a évolué, notamment pour mieux prendre en compte les enjeux de désimperméabilisation des sols, la circulation hydraulique du Var, la végétalisation des espaces publics. La métropole vise également, dans son plan de déplacements urbains (PDU), adopté en 2019, la structuration du pôle d'échange multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin – Aéroport, qui regroupera à terme une gare ferroviaire, une gare routière (autobus urbains et interurbains), une liaison directe vers le centre-ville de Nice via le tramway T2, une liaison vers le nord de l'EcoVallée via le tramway T3 et vers Cagnes-sur-Mer via le tramway T4, des stations de vélos et de voitures électriques, des parkings-relais, etc. Situé à proximité immédiate de l'aéroport, la connexion entre les deux équipements se fait gratuitement par tramway.



Figure 2 : Schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 (source : dossier)

La compréhension du phasage et des composantes de l'opération Gare de Nice Aéroport est rendue difficile par l'utilisation de différents termes dans le dossier : PEM ou gare, Nice Aéroport ou Saint-

⁶ Pour appréhender correctement les incidences du projet LNPCA, qui comporte de nombreuses opérations localisées au sein d'un espace qui s'étend de Marseille à Nice et aborder les différentes thématiques environnementales aux bonnes échelles, l'étude d'impact comporte une analyse à l'échelle générale Marseille-Nice et 13 cahiers territoriaux, qui correspondent aux zones urbaines.

Augustin, qui peuvent correspondre à des échéances différentes, sans que cela ne soit clair. Par ailleurs, selon les parties du dossier, la Zac Grand Arénas et le PEM apparaissent comme deux opérations distinctes ou le PEM comme une composante de la Zac Grand Arénas. Les documents portent sur la globalité du projet LNPCA et la gare, apportant de nombreuses informations parfois éloignées de l'objet du présent avis et sans réelle plus-value.



Figure 3 : Vue aérienne de la Zac et du secteur du PEM (en orange) à gauche
Périmètre de l'OIN à droite (Source : dossier)

L'Ae a rendu deux avis sur la Zac Grand Arénas ; le plus récent, en mai 2023⁷, recommande « *de définir, en s'appuyant sur leurs liens fonctionnels, un périmètre cohérent pour un projet d'ensemble incluant notamment le parc des expositions, le pôle d'échange multimodal, et les autres aménagements routiers et immobiliers, périmètre qui pourrait être celui de l'opération grand Arénas.* » Il souligne que le projet LNPCA avec notamment la création de la gare TAGV est considéré au titre des impacts cumulés et note que, dans une approche différente, certaines des opérations connexes sont, elles, regardées comme participant au projet de Zac.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Historiquement située à l'ouest de la gare principale de Nice-ville, se trouve la gare Nice Saint-Augustin. Cette dernière a été déplacée et mise en service en 2022, au croisement de la ligne de tramway 2 et de la future ligne 4. La gare routière de Nice Côte d'Azur Aéroport y a été mise en service en janvier 2024. Elle se situe ainsi à l'emplacement de la future gare Nice Aéroport.

La présente opération vise un double objectif :

- à l'échelle de la LNPCA, permettre que les TAGV s'y arrêtent grâce à des quais plus long, dès la phase 1 de la LNPCA, et de contribuer à l'augmentation de capacité des trains régionaux, avec un train toutes les 10 minutes grâce à la réalisation d'un alternat⁸.

⁷ Avis délibéré de l'Ae sur la Zac Grand Arénas à Nice, n°2023-18, 11 mai 2023

⁸ Elle s'articule avec des travaux de modernisation de la signalisation ferroviaire permettant de réduire l'espacement entre deux trains successifs.

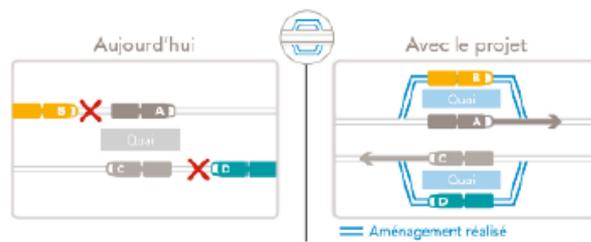


Figure 4 : Alternat en gare (Source : dossier)

- à l'échelle de Grand Arénas, favoriser la cohérence avec le pôle d'échanges multimodal (PEM), en veillant à permettre des parcours entièrement accessibles pour les personnes à mobilité réduite, et d'insérer la gare dans le nouveau quartier urbain, en en faisant la « porte d'entrée » de la métropole Nice Côte d'Azur.

Les nouveaux aménagements prévus sont :

- la création d'une gare à quatre voies à quai, à la place de la gare Nice Saint-Augustin provisoire ;
- la reprise du plan des voies, des différents quais et des installations techniques ; la réalisation d'un mur de soutènement soutenant la plateforme ferroviaire ;
- l'ouverture, à travers le remblai ferroviaire actuel, d'un pont rail dit « ouvrage Maïcon », pour permettre l'accès à la gare routière et au chantier dans un premier temps, accroître la transparence hydraulique en limitant l'effet de barrage de la digue, et également rétablir une continuité des déplacements dans la ville y compris avec des voies piétonnes et cyclables ;
- la création d'un bâtiment pour les voyageurs réparti sur plusieurs niveaux (environ 3 000 m² de surface de plancher) ;
- la réalisation d'un parking pour les automobiles en ouvrage de 760 places longue durée, comprenant la dépose minute, 60 places pour les loueurs, ainsi que la zone de dépose et reprise des taxis ;
- la réalisation d'une vélo-station d'une capacité de 480 places.

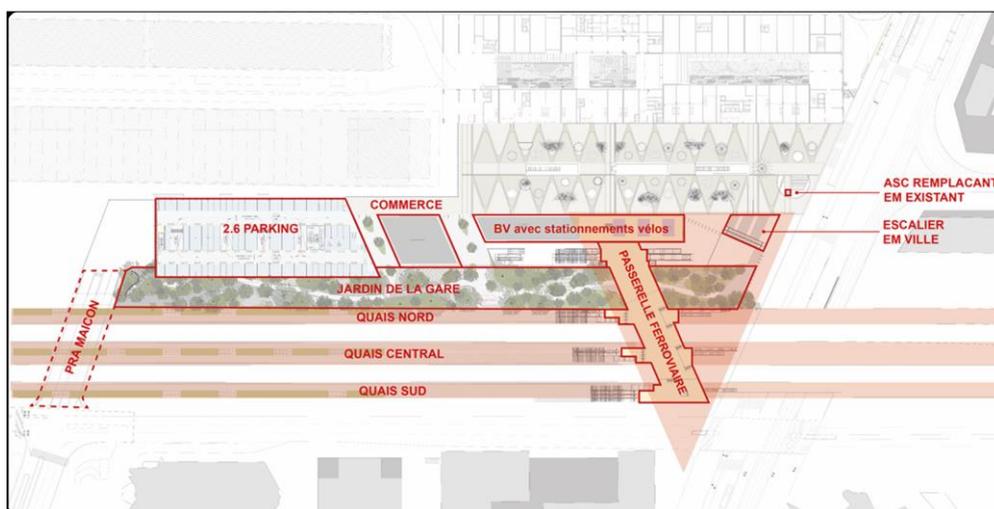


Figure 5 : Éléments principaux du programme (Source : dossier)

Le parti pris de conception est de réaliser une gare résiliente aux effets du changement climatique : ouverte, végétalisée et largement ventilée pour répondre aux conditions météorologiques estivales et hivernales, économe en matériaux et en eau, produisant de l'énergie. La conception détaillée des différents aménagements a fait l'objet d'adaptations techniques pour tenir compte du plan guide

de la Zac Grand Arénas élaboré en 2021. Sous une « canopée bioclimatique » dotée de panneaux photovoltaïques transparents, la gare comporte cinq niveaux :



Figure 6 : Future gare de Nice Aéroport (Source : dossier)

- le niveau +3.50 NGF, entrée principale, largement vitrée, est celui du tramway et de la gare routière
- le niveau +6.50 NGF permet un accès piéton depuis le parking, ainsi que la dépose minute, les taxis, la vélo station, reliés à l'avenue Maître Maurice Slama par une rampe à 12 % ;
- le niveau +10.50 NGF est celui des quatre voies de la plateforme ferroviaire, du bâtiment des voyageurs, et tous les services afférents. Il s'ouvre d'un côté sur le jardin de la gare et de l'autre sur un parvis haut. Les façades sont largement vitrées car orientées au nord ou protégées par la passerelle et la canopée ;
- au niveau +13.5 NGF se trouvent les bureaux des exploitants non accessibles au public ;
- le niveau +17.70 NGF, de la passerelle, comporte également un espace d'attente extérieur abrité.

Les façades du bâtiment sont majoritairement en bois à claire voie. Les espaces de circulation et d'attente ont été dimensionnés en tenant compte des prévisions de trafic à l'horizon 2050.

Le jardin se développe parallèlement à l'axe des voies suivant une bande de 17 m de large et 250 m de long, à l'abri pour partie de l'ombre portée de la canopée, avec une zone inclinée pour accéder au niveau +10 NGF (100 m de longueur) et une zone à ce niveau. Il comporte trois types d'ambiance : forêt urbaine, jardin méditerranéen et jardin exotique.

Enfin, le bâtiment de parking de 80 m de long et de 26 m de large est composé de 6 niveaux divisés en demi-niveaux. La couverture ainsi que la façade sud sont supports de panneaux photovoltaïques. Le parking est largement ventilé avec deux de ses façades principales ouvertes à 50 %.

L'opération sera réalisée sur des emprises foncières maîtrisées, ainsi des opérations d'acquisitions foncières ne seront pas nécessaires. Une première mise en service partielle est programmée pour l'été 2028, en vue d'une finalisation pour l'automne 2029, dans la perspective des jeux olympiques de 2030. Le coût de l'opération s'élève à 232 M€⁹ dans les conditions économiques de 2020. La

⁹ Le coût global du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA validé lors du comité de pilotage du 19 avril 2021 est de 3 546 millions d'euros HT (conditions économiques de juillet 2020) dont 2648 pour la phase 2.

phase 3 de la LNPCA comporte le projet de deux voies supplémentaires ; elle donnera lieu à un nouveau débat public.

L'opération s'inscrit dans un phasage complexe, récemment stabilisé, qui comprend :

- la mise en place d'une gare transitoire pendant la durée des travaux, pour permettre l'arrêt des trains en dehors de leur emprise, en aménageant un accès indépendant, et d'un bâtiment, de taille limitée implanté sur une zone entièrement artificialisée ;
- la suppression des bâtiments sud du Marché d'intérêt national (MIN), situés dans la Zac le long de la ligne de chemin de fer. Le déménagement du MIN, prévu par ailleurs, connaît des retards. La démolition de ces bâtiments en 2025, nécessaire notamment pour installer la base chantier de la gare, demandera la construction d'un bâtiment temporaire dans l'emprise du MIN, elle aussi largement artificialisée (zone de stationnement).

Ces phases intermédiaires ont été explicitées aux rapporteurs lors du déplacement.

L'Ae recommande à chaque maître d'ouvrage de détailler précisément l'ensemble des phases transitoires des opérations qu'il porte afin que leur enchaînement et leur durée soient précisées dans le dossier.

1.3 Périmètre

A l'occasion des travaux de la gare Nice Aéroport, l'étude d'impact de la LNPCA est mise à jour car la gare en est une des opérations. Le dossier indique également que le projet est « *intégré dans l'ensemble des programmes de recomposition urbaine de la basse vallée du Var. Il s'inscrit dans la logique générale d'aménagement du quartier (Zac du Grand Arenas)* » et met en avant la nécessité de « *créer des synergies avec les projets urbains structurants* ».

Les projets connus dont les impacts se cumulent avec la gare Nice Aéroport comprennent notamment la Zac Grand Arénas, dont le déménagement du MIN de Nice, le PEM et l'aménagement des espaces publics lié à la rénovation urbaine du quartier des Moulins. L'Ae avait recommandé de nombreuses vérifications et mises à jour, notamment au regard du risque d'inondation, dans son avis relatif à la Zac Grand Arénas.

L'Ae recommande à l'EPA Plaine du Var de mettre à jour l'étude d'impact de la ZAC Grand Arénas pour intégrer les informations nouvelles relatives à la gare Nice Aéroport au titre des impacts cumulés.

1.4 Procédures relatives au projet

La LNPCA phases 1 et 2 a été déclarée d'utilité publique le 13 octobre 2022. Au regard de l'article L122-1-1 du code de l'environnement, l'opération gare Nice Aéroport n'est pas soumise à autorisation. En effet, l'opération :

- reste dans les seuils de déclaration au titre de la loi sur l'eau pour les rubriques 1.1.1.0, 1.1.2.0 et 2.1.5.0 ;
- ne requiert pas d'autorisation au titre de la dérogation pour les espèces protégées, ni pour d'autres considérations (alignements d'arbre, défrichement, etc.).

Cependant des permis de construire sont nécessaires, qui doivent porter l'actualisation de l'étude d'impact au titre du code de l'urbanisme. C'est à ce titre qu'est sollicité l'avis de l'Ae, qui est l'autorité compétente, le maître d'ouvrage étant SNCF Réseau (article R.122-6 du code de l'environnement).

1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- les risques naturels, en particulier les inondations (débordement de cours d'eau, remontées de nappe, ruissellement), le retrait gonflement des argiles, le séisme ;
- la gestion des matériaux et les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant la phase de travaux ;
- les effets sur la santé liés aux nuisances sonores et lumineuses et à la qualité de l'air ;
- la capacité du projet à répondre à ses objectifs environnementaux de transfert modal locaux, régionaux et nationaux dans un quartier et un département où les infrastructures routières sont saturées et la qualité de l'air dégradée ;
- la bonne prise en compte des impacts cumulés avec les opérations de la Zac.

2. Analyse de l'étude d'impact

A l'occasion des travaux de la Gare Nice Aéroport, l'étude d'impact du projet global LNPCA a été actualisée pour prendre en compte les évolutions survenues depuis la déclaration d'utilité publique (DUP), notamment en réponse aux avis formulés, dont ceux de la Commission d'enquête et celui de l'Ae. Les modifications apportées à l'étude d'impact sont identifiées par un surlignage. Le cahier territorial relatif à la gare de Nice a fait l'objet d'une actualisation, les autres sont inchangés.

L'aire d'étude immédiate (AEI) correspond à la zone de chantier provisoire et aux emprises du projet fini. L'aire d'étude rapprochée (AER) d'environ 250 m autour de la précédente couvre les enjeux situés à proximité, elle peut être adaptée pour les thématiques qui le nécessitent.

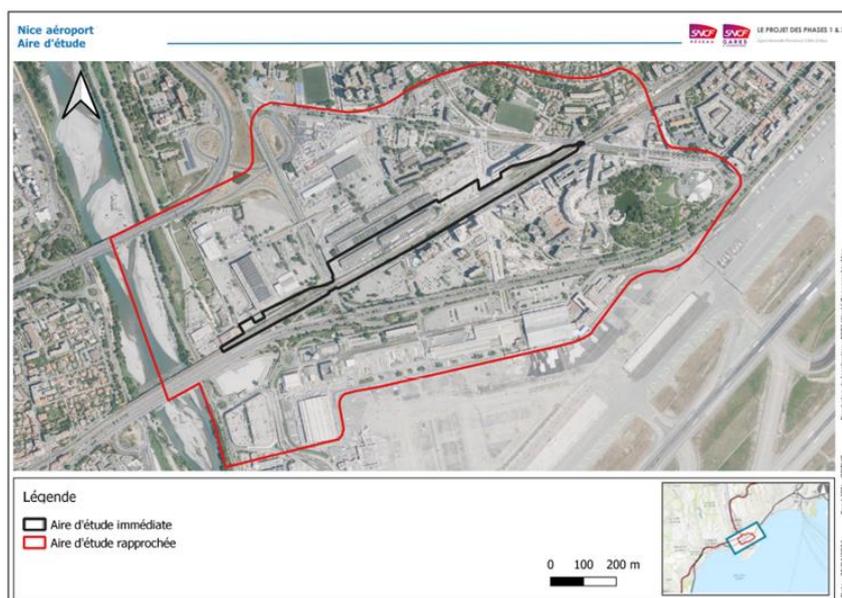


Figure 7 : carte des aires d'étude (Source : dossier).

L'étude d'impact est claire, cependant les termes ne sont pas toujours cohérents. Plusieurs points pourraient être détaillés ou étayés.

L'Ae recommande d'améliorer la cohérence et la précision des informations données dans l'étude d'impact.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes de 2003 identifie le besoin de faire du site de Nice Aéroport un véritable centre d'échange multimodal, avec une gare implantée à Saint-Augustin, à la croisée des déplacements côtiers ouest-est et nord-sud de la vallée du Var. Cet objectif a été inséré dans le projet LNPCA en 2013 et repris dans le projet de territoire de l'OIN Plaine du Var. Le présent projet s'inscrit dans le pôle d'échange multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin-Aéroport.

Le dossier reconnaît l'absence de réelle variante d'implantation. La construction progressive du projet a plutôt conduit à en préciser la teneur, avec une ambition revue à la baisse en termes d'infrastructures ferroviaires, de huit voies à quai à six à l'issue de la phase 3 de la LNPCA, et 4 lors de la phase 1. Depuis la DUP, les principales évolutions du projet de gare Nice Aéroport ont porté sur des aménagements bioclimatiques (couverture de la gare avec production photovoltaïque, jardins en cœur de gare), le rehaussement des niveaux planchers pour réduire les interférences avec la nappe alluviale, le regroupement du stationnement dans un bâtiment unique avec une réduction du stationnement des automobiles et une augmentation du stationnement des vélos. Diverses dispositions constructives ont été apportées pour prendre en compte les enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique (recyclage des matériaux, gestion de l'eau avec une part de réutilisation, production d'énergie renouvelable). Le dossier retrace les évolutions du projet, de nature à réduire ses incidences.

Le dossier considère comme situation de référence l'état actuel de l'aménagement de la Zac et l'emplacement de la gare Nice Saint-Augustin déplacée depuis novembre 2022 sur le site de la future gare TGV. L'analyse des incidences s'appuie sur un scénario sans projet et un scénario avec projet aux horizons 2035 et 2050.

2.2 État initial de l'environnement, incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.2.1 Urbanisme

Composée de 49 communes, la métropole Nice Côte d'Azur comptait en 2021 près de 560 000 habitants, dans un contexte de baisse (1,9 % entre 2010 et 2021) et de vieillissement de la population. La commune de Nice est couverte par un plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) approuvé le 25 octobre 2019 qui a fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution.

L'aire d'étude rapprochée de l'opération s'insère dans un tissu urbain dense et continu à dominante économique, avec, comme activités principales, le MIN, des quartiers d'affaires et l'aéroport. Dans le cadre de la Zac, les quartiers environnants font l'objet de programmes importants de renouvellement urbain comprenant de la réhabilitation de logements (quartier des Moulins), des réaménagements de liaisons routières (voie Mathis), des compléments de l'offre de transport en

commun et des mobilités actives. L'ensemble de la zone du projet est classé « artificialisée » au titre des nouvelles règles sur le Zéro Artificialisation Nette (ZAN), aucun espace naturel, agricole ou forestier n'est concerné par l'opération.

Le développement urbain de la Zac Grand Arénas, complété par le projet de gare, constitue une nouvelle centralité de la métropole en connexion directe avec l'aéroport Nice-Côte d'Azur, l'autoroute A8, les axes routiers intra-urbains et d'accès aux vallées, les transports en commun et les équipements pour les mobilités actives.

2.2.2 Trafic ferroviaire et-déplacements à l'échelle du quartier

Actuellement, la gare temporaire de Nice Saint-Augustin est desservie, en période de pointe par trois trains régionaux/heure/sens et quotidiennement par deux trains rapides (TAGV et trains régionaux inter-villes). Elle a accueilli en 2023 2,1 millions de voyageurs.

La métropole Nice côte d'Azur (MNCA) est l'autorité organisatrice des transports sur son territoire. Les niveaux de trafic routier actuels reflètent une circulation très dense toute la journée, source de congestion qualifiée de « *problématique sur ce secteur* ». La gare est desservie par des axes structurants de la métropole (M 6202, M 6007), un échangeur autoroutier à proximité (A 8) et plusieurs voies de circulation intra urbaines comptant plus de 20 000 uvp/j¹⁰ en moyenne. L'analyse de l'évolution du trafic s'appuie sur un état initial détaillé en 2023 et des modélisations à l'horizon 2030 aux abords immédiats de la gare et 2035 à une échelle inter-départementale.

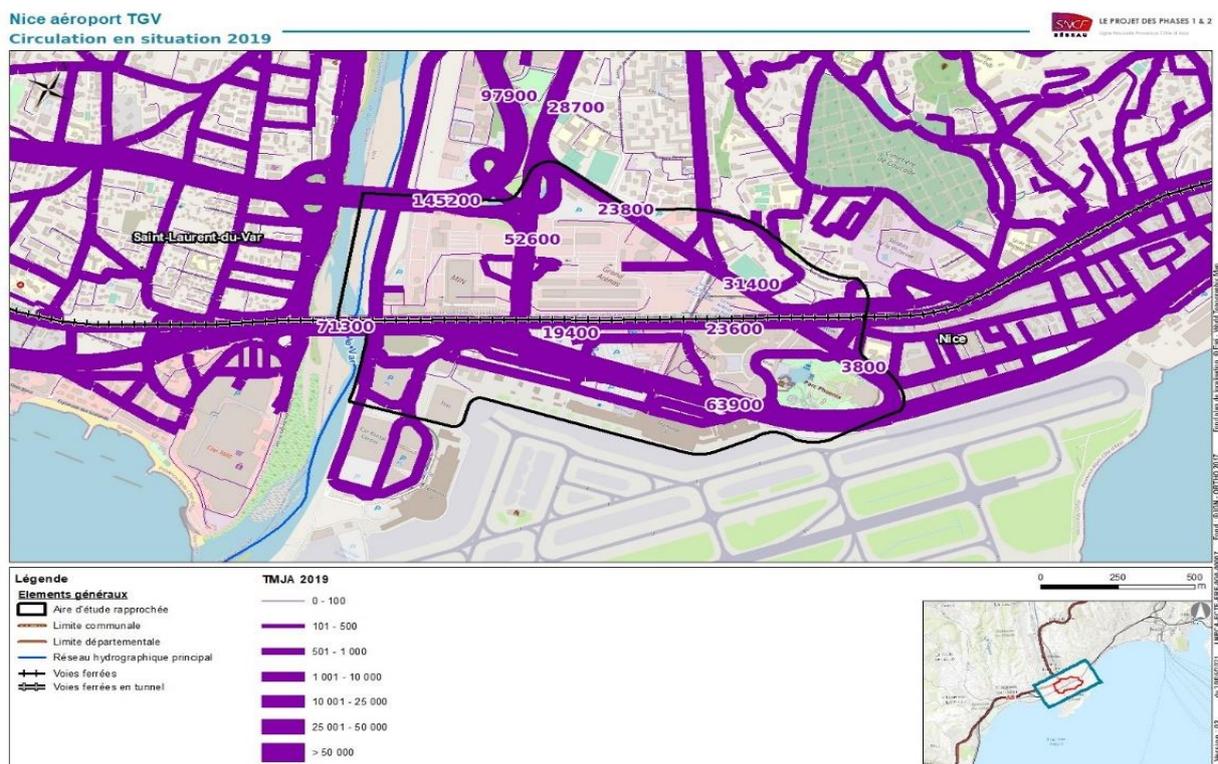


Figure 8 : Cartographie des niveaux de circulation en situation actuelle - Nice Aéroport (Source : dossier)

La gare est desservie par plusieurs lignes de bus, deux lignes de tramway, une piste cyclable le long du littoral et une d'axe nord-sud mais aujourd'hui interrompue au niveau de la gare.

¹⁰ Uvp : unité de véhicule particulier

La gare étant actuellement à usage essentiellement local, l'accès se fait à 60 % à pied, 19 % en transport en commun, 16 % en voiture et 2 % en vélo. Le stationnement des vélos est actuellement limité à 100 places (dont 20 équipées de prises de recharge dans le parking du grand Arénas, complétées par des arceaux installés dans le quartier).

La nature des déplacements en train (domicile-travail, autres) à la gare Nice Saint-Augustin et leur ventilation par type de transport pour y accéder ne sont pas détaillées dans le dossier, ce qui ne permet pas d'établir une situation de référence afin d'objectiver pleinement la plus-value socioéconomique de cet aménagement.

L'Ae recommande de détailler la nature des déplacements réalisés par train en situation de référence et ventilation par mode d'accès à la gare.

Incidences en phase chantier :

Les travaux prévus sur une durée de 56 mois vont occasionner des perturbations sur le trafic ferroviaire, entraînant des ralentissements des trains et des coupures de voies. Il est prévu de réaliser des interventions de nuit et de deux à trois interventions en continu sur de courtes périodes (48 à 96 heures) voire d'établir une fermeture de la ligne pendant six jours en avril 2028, avec la mise en place de services de substitution. Le temps des travaux un accès provisoire aux quais sera aménagé en dehors du périmètre du chantier. Si un dispositif d'information du public est prévu, les rapporteurs ont constaté qu'actuellement aucune communication sur le projet et ses incidences n'est disponible sur site.

Pour limiter les incidences sur le trafic routier, deux mesures de réduction principales seront mises en œuvre : l'élargissement de la plateforme ferroviaire afin de limiter l'allongement des ouvrages en surplomb des routes et la création d'accès au chantier indépendants. Le dossier indique que l'approvisionnement du chantier en matériaux par le rail (trains-travaux) sera privilégié mais ne mentionne ni données, ni engagement.

Seule la voie René Cassin en bordure sud du périmètre fera l'objet de réduction de voies et de coupures ponctuelles nécessaires à la réalisation de divers travaux (dévoisement de la canalisation de gaz, aménagement de murs de soutènement du talus ferroviaire, construction du Pont-Rail Maïcon, fondations de la canopée et de la passerelle de la gare). Un plan spécifique de communication est prévu.

Les travaux étant majoritairement limités aux emprises ferroviaires et aux abords immédiats, le fonctionnement des bus et des tramways ne sera pas perturbé hormis des ralentissements occasionnés par la circulation de camions pour le chantier d'approvisionnement qui n'est pas évaluée.

L'Ae recommande d'évaluer la circulation de poids lourds liée au chantier et de compléter l'analyse des volumes de matériaux pouvant être apportés ou évacués par le train afin de réduire les incidences sur le trafic routier et les transports en commun.

Incidences en phase exploitation :

À l'horizon 2035, la gare de Nice Aéroport sera ainsi desservie :

- Pour les trains régionaux par :
 - 16 allers-retours Les Arcs-Vintimille ;

- 24 allers-retours Cannes La Bocca – Vintimille omnibus ou semi-directs ;
- 24 allers-retours Grasse-Vintimille omnibus ;

soit un train toutes les 10 minutes grâce à l'alternat réalisé allant jusqu'à six trains par heure.

- Pour les trains rapides, il est prévu une trentaine de TAGV et trains régionaux intervalles qui s'arrêteront tous à Nice Aéroport et jusqu'à trois par heure en période de pointe. Depuis 2021, la Région, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, a engagé un processus d'ouverture à la concurrence qui permet d'accroître le nombre de liaisons quotidiennes. La ligne étant saturée en heure de pointe, il s'agit de renforcer l'offre en heure creuse, pour proposer une offre plus homogène dans la journée. Le service 2025 programmé comporte ainsi 91 trains quotidiens entre Cannes et Nice, soit plus que l'hypothèse médiane prise dans la DUP pour la phase 1. Le projet LNPCA permettra d'accroître l'offre en heure de pointe : la Région n'a pas encore défini l'offre effective qu'elle proposera à cet horizon sur la journée.

Le projet prévoit la création d'un parking en silo de 760 places longue durée, comprenant la dépose minute, 60 places pour les loueurs ainsi que la zone de dépose et reprise des taxis, complétée par la mise en place de 480 places de stationnement de vélos – dont la part modale devrait dépasser les 10 % à l'horizon 2035, le projet permettant de rétablir des continuités nord-sud n'existant pas aujourd'hui.

Le cahier territorial relatif à la gare Nice Aéroport manque de données détaillées permettant d'apprécier la réalité des incidences induites par le projet sur le trafic et la circulation même si elles sont jugées globalement de faibles à négligeables dans le dossier.

À l'horizon de 2035, le développement du report modal de la route vers le train devrait permettre de diminuer le trafic sur l'A8 et les axes de circulation intra urbains, mais se traduire par une hausse des flux de rabattement vers la gare, évalués à 2 350 véhicules/jour, nécessitant la réorganisation et l'aménagement des axes de circulation en proximité. Le dossier prévoit d'interdire le trafic de transit aux abords de la gare. Il conclut à un effet globalement positif à l'échelle du projet LNPCA.

2.2.3 Fréquentation de la gare

En 2019, la fréquentation annuelle de la gare Nice Saint-Augustin était évaluée à 2,8 millions de voyageurs (montées et descentes). Depuis la mise en travaux du secteur (PEM, voie Mathis, ...), aucun nouveau comptage n'a été réalisé. Les usagers sont essentiellement des locaux et des visiteurs pour accéder à leurs lieux de travail, les possibilités de stationnement étant réduites.

Incidences en phase chantier :

Pendant la durée des travaux, le bâtiment de la gare actuelle sera déconstruit et transféré temporairement à une centaine de mètres au nord-est. Son accès sera déplacé à l'est de l'avenue Maître Maurice Slama en face de l'emplacement actuel. Des escaliers, rampes et ascenseurs seront réaménagés. Les quais seront rallongés vers l'est et un couloir piétonnier provisoire sera mis en place afin de garantir une liaison avec les quais 2 et 3 via la passerelle existante. Celle-ci sera démolie après la mise en service de la nouvelle passerelle du projet et celle, partielle, du nouveau bâtiment pour les voyageurs.

Les dispositions prévues ne devraient pas affecter le niveau de fréquentation de la gare ni engendrer de gêne significative des voyageurs. Le niveau d'accessibilité aux différents espaces publics piétons

sera maintenu ainsi que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite avec un ascenseur sur l'avenue Maurice Slama et un accès au quai avec des pentes inférieures à 4 %.

Incidences en phase exploitation :

À compter de 2035, la fréquentation attendue s'élèverait à plus de 6 millions de visiteurs dont 75 % d'usagers de train régionaux. Un bâtiment « voyageurs » d'une surface de 3 000 m² sera aménagé sur cinq niveaux répondant aux différents usages du site¹¹, ainsi que la canopée bioclimatique qui contribuera au confort des voyageurs les protégeant du soleil et de la pluie.

2.2.4 Qualité de l'air

État initial

Le dossier comprend une étude « air et santé », de niveau I¹² réalisée sur les bases méthodologiques applicables aux infrastructures de transport¹³ et une évaluation quantitative des risques sanitaires¹⁴. Les principales sources d'émissions sont le trafic routier et le secteur résidentiel et tertiaire. Le dossier mentionne également une source d'émissions d'origine industrielle liée à l'édition de journaux.

À l'échelle de l'aire d'étude, une densité moyenne de 6 000 habitants/km² et trois établissements recevant des populations vulnérables (une crèche, deux écoles) sont recensés. Ce décompte ne prend pas en compte les personnes amenées à travailler sur la Zac.

La qualité de l'air est calculée sur la base de l'indice CAIRATMO¹⁵. Trois stations de mesure sont situées à proximité du projet (Nice promenade des Anglais, aéroport de Nice et Nice ouest botanique). Les teneurs moyennes annuelles dépassent les valeurs de référence recommandées par l'organisation mondiale de la santé (OMS), auxquels le dossier fait référence, pour le dioxyde d'azote (entre 15,8 et 26,4 µg/m³ pour une valeur < 10 µg/m³), les PM₁₀ (entre 20,3 et 28,7 µg/m³ pour une valeur < 15 µg/m³), et les PM_{2,5} (11,2 µg/m³ pour une valeur < 5 µg/m³).

Pour caractériser la qualité de l'air in situ, deux campagnes de mesures se sont déroulées sur quatre semaines (février à mars 2023, mai à juin 2023) et sur seize sites. Pour le NO₂, les données relevées sont toutes inférieures aux valeurs recommandées par l'OMS en fond périurbain, et supérieures à proximité du projet et sous influence routière (voie Mathis et route de Grenoble). La teneur moyenne mesurée en PM_{2,5} sur le seul site instrumenté dépasse la valeur OMS.

Entre 2019 et 2035, les teneurs moyennes de la pollution de fond évoluent globalement à la baisse (- 5 %) avec de fortes variations selon leur nature : monoxyde de carbone (- 64 %), dioxyde d'azote

¹¹ Niveau 0 : entrée piétonne depuis les voies de circulation – Niveau 1 : entrée depuis le stationnement vélo, les déposes minutes et taxis – Niveau 3 : service pour les voyageurs – billetterie, consignes, commerces – Niveau 4 : bureaux pour l'exploitation – Niveau 5 : toit du bâtiment à usage d'attente et accès aux quais.

¹² Nécessaire pour les infrastructures routières ; le niveau est fonction du trafic automobile, de la densité de population et de la longueur de l'infrastructure ; le niveau 1 correspond aux enjeux les plus élevés.
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/guide-methodologique-volet-air-sante-etudes-impactroutieres>

¹³ note Cerema du 22 février 2019, <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/44436>

¹⁴ L'évaluation [quantitative] des risques sanitaires (E[Q]RS) est une méthode visant à décrire et quantifier les risques sanitaires consécutifs à l'exposition de personnes à des substances toxiques. L'ERS est une évaluation prospective qui apporte des éléments de prédiction des risques sur la base d'hypothèses d'émissions et d'exposition ([Source Ineris](#))

¹⁵ Indice qui cumule quatre polluants réglementés (NO₂, O₃, PM_{2.5}, PM₁₀) à la résolution spatiale de 25 mètres sur toute la région, il se base sur les seuils de l'indice européen. Dans sa version annuelle, il utilise les lignes directrices de l'OMS.

(- 28 %), PM₁₀ (- 3 %) et PM_{2,5} (- 4 %), ces dernières restant supérieures au niveau recommandé par l'OMS, essentiellement dû au renouvellement du parc roulant et marginalement à la baisse du trafic.

Incidences en phase chantier :

Le chantier sera générateur de poussières et d'émissions potentielles classiques, dont celles des centrales de traitement ou de préparation de matériaux (bitume, béton), ou encore des engins de chantier. Le dossier présente les mesures usuelles de prévention (arrosage, ne pas réaliser certains travaux en cas de vent fort, bâches de protection etc.). La localisation d'éventuelles centrales à bitume ou béton n'est pas précisée. Des mesures d'abattage de poussières sont prévues aux abords directs de la gare provisoire qui sera maintenue en exploitation.

L'Ae recommande d'étudier en amont du projet et de chaque phase du chantier les mesures de nature à limiter les pollutions atmosphériques liées au chantier, et de mettre en œuvre une information anticipée et régulière des riverains et des usagers, d'adapter la conduite du projet en cas de nuisances imprévues.

L'Ae recommande aussi de préciser en amont du chantier les installations de type centrales de traitement qui seraient mises en place à proximité du site, de les prévoir avec un niveau de performances élevé eu égard au caractère très urbanisé du site et d'assurer un contrôle attentif de leurs performances.

Incidences en phase exploitation :

Le projet aura une double incidence :

- une diminution du trafic routier par effet du report modal et notamment ferroviaire sur les principaux axes de circulation (A8, voies métropolitaines et inter urbaines) ;
- une hausse du trafic aux abords de la gare pour accéder aux services ferroviaires.

L'analyse a été menée sur les voies en lien avec l'emprise de l'opération, l'autoroute A8 et la promenade des Anglais, axes structurants dans l'aire d'étude. Aux horizons 2035 et 2050, le dossier évalue l'évolution du trafic routier à + 0,2 % du trafic moyen journalier annuel (TMJA)¹⁶ par rapport à un scénario sans projet et une hausse de + 0,1 et + 0,3 % des émissions polluantes, donc jugées non significatives dans le dossier.

2.2.5 Bruit et vibration

Le bruit est un enjeu fort du contexte local. Au titre du plan d'exposition au bruit de l'aéroport¹⁷, le secteur d'étude est classé en zone de nuisance sonore faible. Les principaux axes routiers structurants de proximité sont classés en catégorie 3 (secteur de nuisance de 100 m de large à partir du bord extérieur de la voie). L'aire d'étude rapprochée est en grande partie localisée dans un secteur affecté par le bruit lié à la voie ferrée mais la source sonore principale mentionnée dans le dossier reste la circulation routière aux abords de la gare. Le niveau d'ambiance sonore est qualifié de « modéré de nuit » avec des niveaux sonores de jour supérieurs ou égaux à 65 dB(A) et inférieurs à 60 dB(A) la nuit, les seuils de l'OMS considérant des effets du bruit sur la santé à partir de 50-55 dB(A) en journée et 40 dB(A) la nuit.

¹⁶ TMJA exprimé en nombre de véhicules

¹⁷ Approuvé par arrêté préfectoral du 8 février 2005.

Les niveaux sonores induits par le projet ont été étudiés en façade des bâtiments d'habitations et de bureaux situés à proximité de la gare. En situation de référence, l'impact sonore de la gare est jugé négligeable au-delà de 400 m.

Les vibrations sont perceptibles par les populations riveraines dont les usagers de la gare. Elles peuvent être sources de fatigue ou d'anxiété et causer des dégradations aux bâtiments.

Incidences en phase chantier

Compte tenu de la durée du chantier (56 mois), l'impact sonore est regardé comme fort compte tenu notamment de travaux nocturnes et d'opérations dites « coup de poing » mobilisant de nombreux engins sur de longues plages horaires. Des actions de limitation à la source sont prévues : engins moins bruyants, réalisation des travaux lors des phases de moindre sensibilité¹⁸, information régulière des riverains.

Les données mentionnées dans le dossier ne distinguent pas ce qui relève des incidences sonores liées au réseau routier et au chantier, ce qui affaiblit les conclusions et ne permet pas d'apprécier les effets des mesures de réduction.

L'Ae recommande de mieux caractériser les incidences sonores du chantier afin d'adapter en conséquence les mesures d'évitement et de réduction.

Pour réduire les nuisances liées aux vibrations, les mesures retenues portent sur le choix des matériels de chantier, l'éloignement des sources vibratoires par rapport aux bâtiments sensibles voisins du chantier et la désolidarisation des sources.

Incidences en phase exploitation

L'évaluation de l'impact acoustique du projet s'appuie sur une simulation respectant la nouvelle méthode de prévision du bruit des infrastructures routières, intégrant des hypothèses de trafic ferroviaires (horaires de circulation, nature des trains, vitesse, ...). La sonorisation de la gare et des quais est soumise aux dispositions du Code de la santé publique¹⁹.

L'évolution des niveaux sonores ferroviaires entre la situation de référence et la phase 2 est évaluée à moins de 2 dB(A) pour la majorité des points de mesure, à l'exception de quelques récepteurs mais inférieure aux objectifs réglementaires d'après le dossier²⁰. Cette hausse est due à l'évolution des trafics prévisionnels, la création des nouvelles voies en gare, et la modification des vitesses de circulation des trains. La circulation des trains présente encore des incertitudes. Pour les études acoustiques, des hypothèses maximisantes ont été retenues, qui couvrent le renforcement de l'offre opéré par la Région. Ainsi, entre Cannes et Nice, les études acoustiques ont pris en compte 238 trains par jour deux sens confondus, contre 182 trains prévus en 2025 et 192 trains à la mise en service de la phase 2 (32 trains grandes distances et 64 TER dans chaque sens). Le dossier prend également en compte comme référence la situation en 2019 et justifie une réduction des nuisances sonores par la suppression de la gare Nice Saint Augustin à son emplacement initial.

¹⁸ La plage horaire qualifiée « de moindre sensibilité » est de 8h00 à 16h00.

¹⁹ Articles R. 1336-4 à R. 1336-16 reprenant le décret n° 2006-1099 du 31 août 2006 fixant les maxima à ne pas dépasser : 5dB(A) en période diurne, 3 dB(A) en période nocturne.

²⁰ La contribution sonore qui résulte de la modification ou la transformation d'une infrastructure existante suite à une intervention ou des travaux successifs est considérée comme significative si elle est supérieure plus de 2 dB(A) - Article R.571-45 du Code de l'environnement.

Pour la circulation ferroviaire, les niveaux sonores calculés au passage des trains respectent la réglementation en vigueur (inférieurs à 80 dB(A), ne nécessitant pas par conséquent la mise en place de protection acoustique). La simulation de l'impact acoustique des aménagements ne montre aucune augmentation significative des niveaux sonores entre la situation référence et la situation projet en 2035. Le dossier prévoit cependant de traiter cinq bâtiments en isolation en façade. Pour la sonorisation de la gare dans sa globalité, les émergences sonores mesurées sont inférieures à 1 dB(A) de jour comme de nuit.

L'incidence sonore de la circulation routière induite par le projet est corrélée à la légère baisse de la circulation sur les axes structurants à l'échelle de l'agglomération et à la hausse à proximité de la gare liée aux flux de voitures y accédant. Aucune donnée ne figure dans le dossier, qui ne prévoit aucune mesure de réduction.

Le dossier ne fait pas référence aux seuils recommandés par l'OMS dans ses lignes directrices de 2018 qui sont plus restrictifs et qui sont la référence en matière de santé humaine ; cela aurait permis de compléter les mesures ERC prévues en visant notamment augmenter le moins possible l'ambiance sonore en particulier dans les zones où ces valeurs sont le plus dépassées.

Des mesures des effets vibratoires sont faites sur deux bâtiments situés à l'est de l'ancienne gare Saint Augustin et à moins de 23 mètres de la voie. Un dépassement de seuil est calculé au passage des trains de fret en journée. De nuit, aucun dépassement de seuil n'est calculé. Les mesures prévues sont une maintenance régulière des aiguillages et le meulage périodique des rails. Le dossier conclut que le projet ne présente pas de risque de dommages aux structures des bâtiments liés aux vibrations en phase d'exploitation.

L'Ae recommande de mentionner les seuils recommandés par l'OMS dans l'analyse des incidences sonores du projet de la gare et d'en tenir compte dans les mesures ERC, en particulier pour toutes les zones où ces valeurs sont le plus dépassées.

2.2.6 Consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre

Le cahier territorial fait état de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'échelle de la ville de Nice. Il ne présente aucune évaluation chiffrée à l'échelle du projet pour la situation de référence ou en phase chantier ce qui constitue un manque manifeste. Il conclut que les incidences résiduelles seront négligeables. La principale mesure de réduction mentionnée porte sur l'optimisation de l'acheminement des matériaux par le train. Aucune information n'est donnée sur la prise en compte des opérations de démolition et de déplacement de bâtiments notamment de la gare temporaire et de la file sud du MIN dans les calculs et les bilans.

En phase exploitation, la consommation annuelle est évaluée à 1 500 MWh selon l'hypothèse la plus défavorable (chauffage et la climatisation, éclairage des espaces, fonctionnement des escaliers mécaniques, des ascenseurs et des équipements nécessaires à la gestion de la gare tels que le matériel informatique, les affichages, la billetterie, etc.). Les mesures de réduction sont fondées sur l'équipement bioclimatique des façades (protections solaires extérieures) et des locaux (ouvrants favorisant la ventilation naturelle), l'installation de la canopée bioclimatique et d'espaces végétalisés, la réduction des besoins en énergie (21 % des surfaces sont traitées thermiquement, éclairage performant) et une production annuelle évaluée à 310 MWh d'électricité photovoltaïque (canopée bioclimatique et dispositifs en toiture des parkings). Le transfert des trajets domicile-travail de la voiture vers le train est également cité comme une mesure de réduction. Pour la bonne

compréhension du public, il serait attendu que cet effet soit caractérisé par des données présentées dans le dossier.

Le bilan carbone du projet est sommairement traité. Il se limite à mentionner les choix de rationalisation du programme (mutualisation des zones de parking dans un bâtiment unique) et l'usage de bétons dits « bas-carbone » permettant de « *viser une réduction de leur empreinte de l'ordre de 30%* ».

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec une évaluation chiffrée du bilan des consommations énergétiques et des émissions de GES afin d'éclairer le public sur les incidences du projet et de définir des mesures pour réduire les émissions de GES liées au projet.

2.2.7 Risques naturels et technologiques, vulnérabilité au changement climatique

État des lieux

L'aire d'étude, située en zone de climat méditerranéen, connaît des évolutions sur les trente dernières années, présentées comme tangibles dans les compléments apportés au cahier territorial¹¹ du dossier. En cas de scénario « pessimiste » du Giec²¹ (trajectoire actuelle des émissions de GES), les « anomalies mensuelles » de température seraient susceptibles d'atteindre +5 à +8 °C sur le territoire niçois. L'évolution globale des précipitations serait stable ou en légère hausse, plus marquée en janvier et octobre, avec un fléchissement des cumuls annuels sur la période 2081–2100.

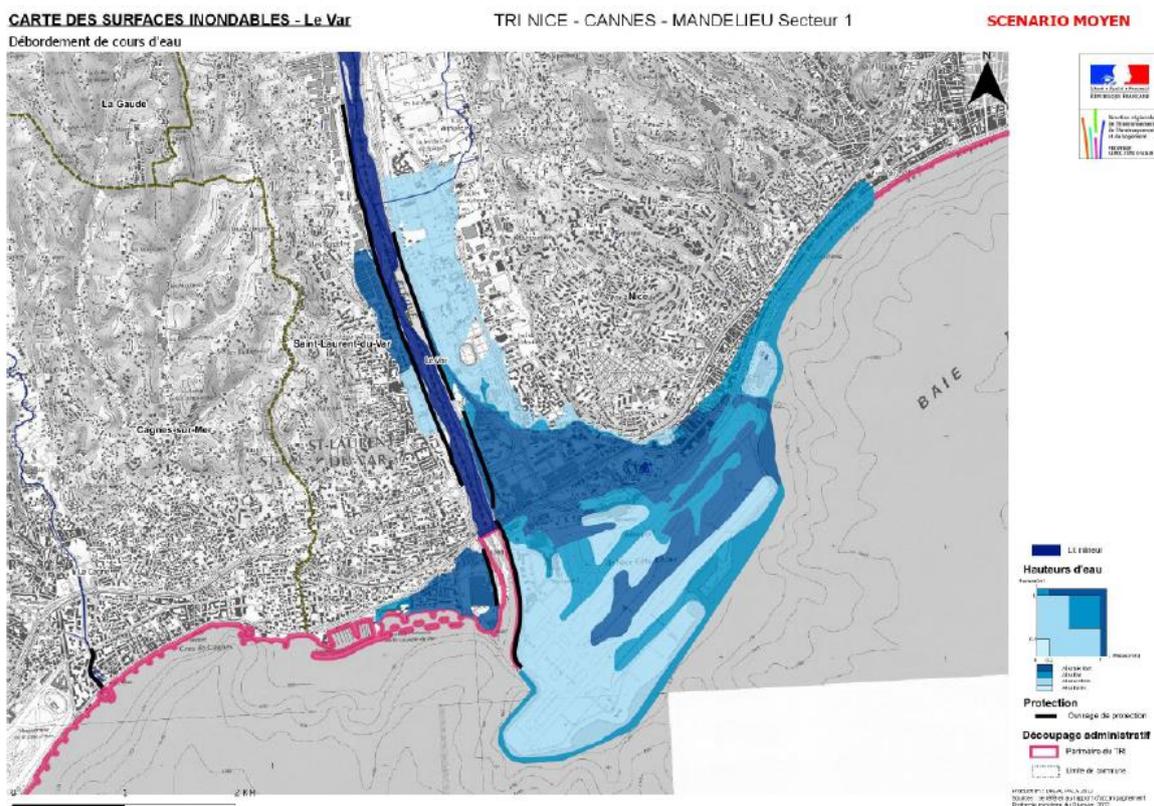


Figure 9 : Territoire à risque important d'inondation de Nice-Cannes-Mandelieu, carte des aléas pour le scénario moyen (Source : dossier)

²¹ Le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) est l'organe des Nations unies chargé de l'évaluation objective de la recherche scientifique sur le changement climatique.

L'opération se situe dans la basse vallée du Var, entre son embouchure à l'est et la rive ouest de La Cagne, dans un secteur protégé par d'importants systèmes d'endiguement.

L'intensité des débits de crue et la fréquence des événements pourraient augmenter de 10 % d'ici la fin du siècle. En 2100, le niveau de protection apporté par les digues actuelles ne le serait donc plus pour un événement de temps de retour de 150 ans, mais de l'ordre de 130 ans, avec des risques forts, car les hauteurs d'eau au niveau de l'opération pourraient dépasser 2 m, avec des vitesses d'écoulement comprises entre 1 et 2 m/s. L'arrêté préfectoral du 26 novembre 2024 a pris acte des travaux réalisés pour conforter les digues du Var en amont du pont ferroviaire à la suite des constats faits pendant la tempête Alex d'octobre 2020. Le site du projet est considéré comme protégé pour la crue de référence du PPRI, fixée à 3800 m³/s ; le niveau de défaillance structurelle est fixé à 4200 m³/s.

Le secteur hydrogéologique est complexe, plusieurs niveaux d'aquifères de caractéristiques différentes sont identifiés :

- un aquifère supérieur graveleux à l'ouest, alimenté par le Var et sensible à ses variations, perméable,
- un aquifères libre à dominante limono-vasarde, peu perméable à l'est,
- un aquifère semi-captif en profondeur.

L'opération est potentiellement exposée à des risques de remontée de nappe. L'ensemble du secteur est exposé au ruissellement. Le dossier identifie également les risques de canicule, avec un effet sur les infrastructures ferroviaires et de potentiels îlots de chaleur sur le territoire, et de sécheresse (retrait gonflement des argiles (RGA)).

Selon le zonage sismique de la France défini par le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010, l'aire d'étude rapprochée de l'opération se trouve en zone de sismicité de niveau 4, soit une zone de sismicité moyenne²². Nice est le siège d'une microsismicité journalière, d'un événement modéré de magnitude voisine de 4,5 tous les cinq ans et a connu des événements forts, c'est-à-dire dont la magnitude dépasse 6 au cours de son histoire. Le dernier séisme important qui a affecté Nice est le séisme ligure du 23 février 1887.

Le dossier évoque le risque tsunami mais, du fait de la distance à la côte, de près d'un kilomètre au droit de l'aéroport, l'opération n'est pas concernée. Il évoque également, pour l'écarter, le risque radon.

Le risque lié au transport de matières dangereuses est lié à la présence et à la proximité d'infrastructures routières et ferroviaires nationales. Le périmètre du projet comporte une canalisation de gaz, cinq installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, aucun site Seveso. Un site est référencé dans la base de données des sites pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

Risques d'inondations, incidences et mesures mises en œuvre

Le dossier fait référence, à juste titre, au Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage), au Territoire à risque important d'inondation et à la Stratégie locale de gestion du risque

²² Le terme « sismicité » moyenne fait référence à une échelle dans laquelle les Antilles sont en zone de sismicité forte. Pour autant, le séisme est un risque majeur en Provence Alpes Côte d'Azur – voir le rapport : Aléa sismique à Nice. Passer du déni à une action volontaire dans la durée physiques, B. Cinotti, T. Galibert, G. Pipien, novembre 2019, CGEDD.

d'inondation (SLGRI). Le maître d'ouvrage ne s'estime concerné que par le premier axe de la SLGRI, alors qu'il l'est aussi par les autres²³. Le PPRI est présenté comme la principale référence pour construire le dossier étant de portée réglementaire. Approuvé en 2011, il demandait notamment l'élaboration d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE). Ce schéma des aménagements projetés permet d'établir que les risques ne sont pas significativement accrus sur la base de dix scénarios ; il prévoit au moins deux accès hors d'eau en cas de réalisation des scénarios hydrologiques prévus par le PPRI, notamment de rupture de digues, et anticipe une gestion cohérente des débordements du Var en cas de réalisation de ces scénarios. La révision du 25 juin 2013 du PPRI a intégré les éléments du SCHAE. Le dossier indique que ce SCHAE a donné lieu à des ajustements ; il n'est pas actualisé, ce qui est justifié par le fait qu'il s'appuie sur une démarche « enveloppe », prenant en compte les scénarios maximisants. Le PPRI est antérieur au décret de 2019²⁴ qui fixe le cadre de référence à prendre en compte dans l'établissement des PPRI, il traite du débordement de cours d'eau mais pas de ruissellement ni de remontée de nappe.

L'opération de Nice Aéroport a des incidences, présentées comme limitées, sur les écoulements. Dix bassins versants ont été identifiés. Les ouvrages de rétention (bassins de rétention enterrés, bassin d'infiltration, système de noues) sont dimensionnés sur la base du règlement d'assainissement de la métropole NCA et des prescriptions du département des Alpes-Maritimes, à savoir un débit de rejet à l'exutoire de 30 l/s/ha de surface imperméabilisée, en s'appuyant sur des données de la période 1982–2018 et en retenant une fréquence trentennale.

Le PLU métropolitain prévoit dans les zones urbaines des objectifs de compensation pour toute nouvelle imperméabilisation, fixés à 150 % du volume généré par la surface nouvellement imperméabilisée pour une pluie de référence d'une occurrence au moins décennale. Les dix bassins de rétention sont dimensionnés, selon les cas, entre 180 % et 222 % du volume généré par les nouvelles imperméabilisations mais aussi les anciennes, en considérant le volume total de la structure de rétention par rapport à une pluie décennale. Cela constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle. La gare et le parking sont conçus pour assurer une transparence hydraulique. Les parties basses sont ouvertes et n'accueillent pas d'activités pérennes alors que le SCHAE ouvre des possibilités de parkings au-dessous du niveau de référence et d'îlots étanches. Tous les niveaux aménagés du projet de gare sont calés à 10 m NGF (ou plus) en cohérence avec le niveau des voies ferrées, au-dessus des niveaux de référence du PPRI (7,5 m NGF). L'évolution par rapport au projet initial de gare, qui comportait un décaissement, vise également à limiter les interférences avec la nappe.

L'ouverture du passage « Maïçon » rétablit une transparence hydraulique et reporte une partie de l'inondation au sud de la voie ferrée, dans un quartier de la Zac pour lequel, selon le dossier, le risque a été anticipé.

²³ Objectif n°1 : Améliorer la prise en compte du risque d'inondation et de ruissellement urbain dans l'aménagement du territoire et l'occupation des sols ;

Objectif n°2 : Améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à la crise ;

Objectif n°3 : Poursuivre la restauration des ouvrages de protection et favoriser les opérations de réduction de l'aléa ;

Objectif n°4 : Améliorer la perception et la mobilisation des populations face au risque inondation ;

Objectif n°5 : Fédérer les acteurs du TRI 06 autour de la gestion du risque inondation.

²⁴ Décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019 relatif aux plans de prévention des risques concernant les « aléas débordement de cours d'eau et submersion marine »

La démarche mise en œuvre vise à réduire la vulnérabilité de ce territoire mais ne tire pas pleinement parti de l'approfondissement fait dans l'état des lieux. Les mesures de prévention sont dimensionnées sur des périodes passées sans intégrer les évolutions déjà engagées et annoncées de la pluviométrie, et de l'ensemble du système hydraulique local. Si le projet ne peut être calibré au vu des risques à 50 ans ou 80 ans, les adaptations au projet qui seront requises par les évolutions liées au dérèglement climatique sont à identifier dès à présent.

L'Ae recommande d'engager des analyses complémentaires des risques d'inondations, dans toutes leurs composantes, débordement, remontée de nappe, ruissellement, en tenant compte de la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) et des orientations fixées dans le nouveau plan national d'adaptation au changement climatique et d'engager, en anticipation, les mesures de prévention adaptées pour en tenir compte.

L'Ae recommande une implication dans tous les axes de la Stratégie locale de gestion des risques d'inondation.

Risque sismique : mesures mises en œuvre

Le Plan de prévention des risques sismiques (PPRs) de Nice, approuvé le 28 janvier 2019, définit un zonage d'aléa précis : l'aire d'étude rapprochée de l'opération recoupe quatre zones sédimentaires avec effet de site lithologique, c'est-à-dire avec une modification du mouvement sismique induite par les couches géologiques superficielles.

L'avis de l'Ae sur la LNPCA recommandait de définir des mesures pour garantir la tenue du remblai ferroviaire et de la gare aux effets de site lithologique d'un séisme de référence à définir sur la base des plus forts séismes connus historiquement. Conformément au PPRs, une étude du risque liquéfaction a été réalisée et des mesures constructives ont été définies pour la gare avec un système de fondations profondes ancrées dans les sables et graves profonds, au moins de 3 à 5 m dans cette couche. Un traitement préalable des sols sera réalisé.

Le dossier souligne que « *le remblai ferroviaire est présent depuis plus de 160 ans : il a connu notamment le séisme de février 1887, considéré comme l'un des plus importants séismes historiques avec celui de 1564. Il paraît donc peu probable que la plateforme connaisse des désordres avec un nouveau séisme* ». Le risque identifié est celui d'un déraillement de train : SNCF Réseau mettra en place un dispositif d'arrêt automatique des trains en cas de séisme, comme il en existe dans la vallée du Rhône.

L'Ae recommande de définir des mesures pour garantir la tenue du remblai ferroviaire aux effets de site lithologique d'un séisme de référence à définir sur la base des plus forts séismes connus historiquement, en priorisant des secteurs d'intervention le cas échéant.

Risque retrait gonflement des argiles (RGA) : mesures mises en œuvre

Le risque RGA sur l'aire d'étude est moyen. L'étude géotechnique indique que les sols limoneux présents au-delà de cinq mètres de profondeur sont sensibles au phénomène de RGA. Les mesures constructives mises en œuvre au titre de la prévention du risque sismique préviennent également le RGA prévoyant des fondations à grande profondeur (jusqu'à 40 mètres).

2.2.8 Déchets et matériaux

La recherche d'une transparence hydraulique de la gare, en évitant tout décaissement, est de nature à réduire les déblais. Le projet en produit 74 000 m³, et nécessite 86 000 m³ de remblais. La stratégie matériaux mise en œuvre vise :

- à la réutilisation de granulats issus de bétons de démolition, béton concassé dans les ouvrages en terre et murs de soutènement ;
- au recyclage des déblais en remblais ;
- au recyclage des produits de démolition de chaussées existantes.

Cependant, les caractéristiques des déblais limitent les réutilisations envisageables. Le dossier indique qu'il est difficile, en phase avant-projet, de préciser les sites producteurs et récepteurs.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur l'origine des remblais et la destination des déblais, dans le respect du schéma régional des carrières et du plan régional de prévention et de gestion des déchets.

2.2.9 Eaux superficielles et souterraines

L'aire est concernée majoritairement par la masse d'eau souterraine « Alluvions de la basse vallée du Var » (masse d'eau codifiée FRDG396 dans le Sdage Rhône méditerranée) qui s'étend sur plus de 30 km. Elle présentait un bon état quantitatif et qualitatif en 2015 et a été classée comme ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable et comme ressource patrimoniale. La masse d'eau souterraine « poudingues pliocènes de la basse vallée du Var » (code FRDG244), présente en affleurement uniquement à l'extrémité nord-est de l'aire d'étude rapprochée. Elle était un bon état quantitatif et qualitatif en 2015. Ces données ont été mises à jour dans le Sdage 2020-2027.

L'Ae recommande de mettre à jour les informations relatives à l'état des masses d'eau.

L'aire d'étude rapprochée de l'opération est concernée par le champ captant des Sagnes et ses périmètres de protection, dont les puits sont exploités par la métropole, ce qui donne lieu à des interdictions. Le puits le plus proche de l'opération gare Nice Aéroport se situe au sud, dans l'emprise de l'aéroport.

Le Var, qui présente un bon état chimique et un état écologique moyen, est une masse d'eau fortement modifiée (MEFM) compte tenu des nombreuses pressions qu'elle subit. Ce secteur du Var a un objectif moins strict concernant son état écologique à l'échéance 2027. Ce report d'atteinte du bon état est principalement lié à l'état écologique en lien avec plusieurs paramètres : conditions morphologiques, pollutions domestiques et industrielles, ichtyofaune en présence et altération de la continuité écologique.

Incidences et mesures mises en œuvre

En phase chantier, des prélèvements seront nécessaires ponctuellement pour des fouilles et durant six cycles d'en moyenne trois mois pour les travaux de terrassement, créant un cône de rabattement temporaire (baisse du niveau piézométrique) de faible étendue autour des fouilles, d'extension limitée à quelques dizaines de mètres autour des fosses. À l'issue des pompages, le niveau piézométrique de la nappe reviendra à son niveau initial. Les volumes prélevés seront suivis au moyen d'un compteur volumétrique sans remise à zéro possible, installé avant le rejet des eaux, au réseau de la Métropole Nice Côte d'Azur dans le cadre d'une convention. Les piézomètres de suivi

permettront, durant toute la durée du chantier, de suivre le niveau de la nappe et de vérifier le rabattement estimé. Un suivi du tassement sera également effectué à proximité des bâtiments avoisinants.

Les autres incidences de l'opération, en phase chantier et exploitation, sont les risques de pollution. Il donne lieu à des mesures de réduction classiques en privilégiant par exemple l'entretien mécanique, et en appliquant la Charte d'engagement relative à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques, publiée le 17 février 2021. Un piézomètre a été installé dans la nappe alluviale de Var, au sein de l'aire d'étude immédiate (avenue René Cassin), dont l'objet est de suivre l'influence du projet sur la mobilisation d'un éventuel biseau salé²⁵ en phase réalisation. La conductivité mesurée est caractéristique d'une eau souterraine dépourvue d'une influence de la proximité du biseau salé.

Outre le dispositif de bassins de rétentions mis en place à l'échelle de chaque bassin versant, le traitement des eaux pluviales vise une couverture à 30% des besoins en arrosage des jardins par la réutilisation.

2.2.10 Milieux naturels, habitats naturels et biodiversité

Le projet s'insère dans un environnement très urbanisé. Les milieux naturels sont marginaux (10 % de la surface de l'aire d'étude rapprochée (AER)). Dans l'AEI, ce sont des talus enfrichés en bordure de voie. Dans l'AER, ils sont composés de plages et de dunes dans le lit majeur du Var, localisé à l'extrémité ouest sans lien fonctionnel avec l'aire d'étude immédiate (AEI). L'AER est comprise dans une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II « Le Var »²⁶. Elle est limitrophe de la zone de protection spéciale (ZPS) FR9312025 « Basse vallée du Var »²⁷, qui accueille plusieurs espèces protégées inféodées aux sables et graviers²⁸. 7 autres sites Natura 2000 sont localisés dans un rayon de 10 kilomètres.

Le périmètre du projet n'inclut aucun espace boisé classé, et n'intersecte pas la trame verte et bleue inscrite dans le plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm).

Les inventaires successifs conduits de 2019 à 2022 ont été complétés en 2023 sur les habitats dont les zones humides, la flore, les insectes, les reptiles et amphibiens, les oiseaux et les mammifères dont les chauves-souris. Pour des raisons de sécurité et de faibles enjeux invoquées dans le dossier, aucune prospection n'a été réalisée aux abords des voies ferrées et des secteurs en travaux. Si la pression d'inventaire semble adaptée pour les habitats et la flore, elle est faible pour les oiseaux et les chauves-souris. Les données bibliographiques et les prospections de terrain (friches thermophiles et zones rudérales) dans l'AEI n'ont recensé aucune espèce végétale patrimoniale. Plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes, considérées comme « majeures » selon la stratégie régionale développée par les conservatoires botaniques nationaux méditerranéen et alpin,

²⁵ Partie d'un aquifère côtier envahi par de l'eau salée (généralement marine) comprise entre la base de l'aquifère et une interface eau douce – eau salée, le coin d'eau salée étant sous l'eau douce (source : Eaufrance).

²⁶ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff: les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

²⁷ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

²⁸ Petite massette (*Typha minima*), Sterne naine (*Sternula albifrons*), Sterne pierregarin (*Sterna hirundo*), Orchis à odeur de vanille (*Anacamptis fragrans*).

sont recensées dans l'AEI et l'AER²⁹, ainsi que sept espèces animales envahissantes³⁰. Compte tenu du fort taux d'imperméabilisation et de perturbations, le site n'est pas favorable à l'accueil de population d'invertébrés, d'amphibiens ou de reptiles.

Incidences en phase chantier :

Au vu de l'environnement du site, les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont jugées négligeables. Seules des mesures de réduction seront mises en œuvre durant le chantier telles que la coupe d'arbres dans les friches hors période de nidification, la protection physique des arbres existants. Le dossier indique les dépôts provisoires de matériaux seront, « *dans la mesure du possible* », localisés hors des trames végétales existantes.

Le dossier mentionne que le risque de collision des oiseaux est insignifiant en l'absence de vitres transparentes dans l'ensemble de l'équipement et du renforcement de la visibilité des aménagements mis en place (ombrières, panneaux photovoltaïques, ...).

Pour lutter contre la propagation des espèces exotiques envahissantes, les mesures prévues répondent aux enjeux et sont assorties d'un dispositif de suivi avec un indicateur surfacique.

Les aires d'études s'inscrivent dans un environnement fortement éclairé. Le dossier considère que les éclairages en phases chantier (engins, travaux) n'augmenteront pas de manière significative les perturbations existantes bien qu'il mentionne néanmoins que les émissions lumineuses nécessaires au chantier pourront gêner les riverains. Hormis le respect des normes en vigueur, aucune mesure n'est prévue.

L'Ae recommande de conserver les secteurs végétalisés existants et de ne pas y installer les zones de dépôts de matériaux compte tenu de l'environnement déjà très artificialisé.

Incidences en phase exploitation :

L'aménagement d'espaces végétalisés en pleine terre (jardin méditerranéen le long des escaliers, massifs végétalisés sur les quais sur 1 000 m² et création de noues sur 220 m²) et les plantations d'arbres (150 unités), dont les espèces seront choisies sur une liste établie par le conservatoire botanique national méditerranéen, sont de nature à améliorer l'état environnemental du site. Après le déplacement du MIN, la création d'« *une promenade paysagère* » constituera une coulée verte en continuité de la gare dans un contexte qui restera extrêmement artificialisé. En cas de création de deux nouvelles voies ferrées à l'horizon 2035, il est prévu que les surfaces végétalisées de la gare seront réduites. Le remplacement des végétaux morts est garanti sur une période de deux années, ce qui semble insuffisant.

En phase de fonctionnement, les incidences de l'éclairage des quais, voies, bâtiments et parkings sur la trame noire seront négligeables dans l'environnement général de la gare. Néanmoins, des mesures de réduction sont prévues conformément aux spécifications de l'Écovallée (points lumineux orientés vers le bas, réduction puis extinction nocturne des luminaires). En lien avec la future promenade paysagère, ces aménagements permettront de restaurer partiellement une trame noire.

²⁹ Ailante (*Ailanthus altissima*), le Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*), l'Herbe de la pampa (*Cortaderia selloana*), Agave (*Agave americana*), Oxalide pied-de-chèvre (*Oxalis pes-caprae*), Chèvrefeuille du Japon (*Lonicera japonica*) etc.

³⁰ Le Brun du Pélargonium (*Cacys marshallii*), la Pyrale du Buis (*Cydalima perspectalis*), la Grenouille rieuse (*Pelophylax ridibundus*), Lézard sicilien (*Podarcis siculus subsp. campestris*), la Tortue de Floride (*Trachemys scripta*), le Capucin bec-de-plomb (*Euodice malabarica*) et de la Perruche à collier (*Psittacula krameri*).

Compte tenu des caractéristiques du projet, aucune incidence n'est identifiée sur les espèces et les habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.

L'Ae recommande d'intégrer au projet la création d'une trame verte y compris en cas de création de nouvelles voies ferrées et d'une trame noire efficiente en s'appuyant sur les infrastructures écologiques prévues dans l'aire d'étude immédiate et sur le projet de promenade paysagère porté par la métropole, et d'étendre, sur les cinq années après plantation, le suivi des végétaux.

2.2.11 Paysage et patrimoine

Inclus dans la Zac du Grand Arénas, le site de projet correspond actuellement à un immense chantier. Les paysages sont bouleversés et en totale recomposition. La perception visuelle du chantier est limitée. Le projet s'inscrit dans un paysage très minéral, la vue externe est bloquée par des éléments construits (bâtiments, infrastructures de transport).

En phase travaux, la principale mesure prévue est la limitation au strict minimum de l'emprise du chantier, des bases de vie, des zones de traitement et de dépôts des matériaux. Le dossier indique que les dépôts provisoires de matériaux seront, « dans la mesure du possible », « sans vue plongeante directe pour les riverains ».

Dans l'AER, aucun monument historique, site patrimonial remarquable ou site inscrit ou classé n'est identifié. En termes de patrimoine archéologique, le périmètre potentiel d'intervention intercepte une zone de présomption archéologique intitulé « *Caucade et Saint-Augustin* » au niveau de la route de Grenoble et du boulevard René Cassin, le projet n'a pas fait l'objet d'une prescription de la part du Préfet de région. En cas de découverte fortuites de vestiges archéologiques pendant le chantier, la saisine des services compétents est prévue comme il se doit.

2.2.12 Effets cumulés

La liste des projets qui présentent un impact cumulé avec la gare Nice Aéroport a été mise à jour, notamment avec l'extension de la ligne de tramway T2. La présentation des opérations déjà listées a été complétée. Pour celles qui sont le plus étroitement articulées avec l'opération gare Nice Aéroport :

- la Zac Grand Arénas présente des évolutions qui vont dans le sens d'un moindre impact, avec notamment un effort de désimperméabilisation. Les impacts négatifs sont ceux liés à la phase chantier, la demande en énergie, le remaniement de terres pollués, l'augmentation de l'émission de certains polluants et de la production de déchets ménagers.
- le PEM présente également des évolutions qui vont dans le sens d'un moindre impact avec l'abandon d'un projet de gare routière. Les principaux impacts négatifs sont liés à la phase chantier.

Dans les deux cas, le risque d'inondation est regardé comme atténué par rapport à la situation historique, par la mise en œuvre du SCHAE. Les développements consacrés au risque d'inondation, dont la présentation est peu claire, rappellent que l'ouverture du passage Maïcon réduit les niveaux d'eau en cas d'inondation au nord de la voie ferrée et les augmente au sud et que les évolutions de l'opération sont de nature à en réduire les impacts : abandon du décaissement pour le niveau bas de la gare, transparence hydraulique du bâtiment de parkings.

L'Ae recommande de compléter la comparaison du risque d'inondation avant - après réalisation de la gare Nice Aéroport pour améliorer la qualité de l'information du public et d'étayer, en lien avec

la métropole et l'EPA, la non augmentation voire la réduction de la vulnérabilité du territoire, en phase chantier et à l'issue des opérations prévues.

D'autres opérations en cours dans la Zac, voisines de la gare Nice Aéroport, connaissent des fragilités qui pourraient être liées aux études de sol. Lors du déplacement des rapporteurs, il leur a été indiqué que le maître d'ouvrage en tire autant que possible retour d'expérience. Les incidences d'éventuels travaux à venir sur le déroulement du projet de gare ne sont pas analysés.

Les bâtiments construits dans le cadre des aménagements urbains du Grand Arénas et du PEM, au plus près des voies ferrées et de la nouvelle gare, devront intégrer les probabilités de perception vibratoire et prendre toutes les dispositions constructives nécessaires afin de garantir un risque faible pour les occupants des futurs logements ou bureaux.

En termes d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, aucune analyse quantitative des effets cumulés n'a été réalisée en l'absence de données chiffrées pour les projets connexes concernant ces deux sujets alors que l'extension du terminal 2 de l'aéroport associée au renforcement de l'offre de transport régionale et nationale auront sans aucun doute une incidence sur l'augmentation des déplacements.

Les évolutions de trafic ne peuvent pas s'analyser à l'échelle du projet de gare mais au minimum de la Zac Grand Arénas. Elles sont liées notamment au déplacement du MIN à l'horizon 2029, à l'aménagement de la voie Mathis et à la qualité de l'offre de transport en commun. Le dossier indique que l'accès à la gare induira globalement une diminution de 5 % de la part des mobilités carbonées. Les suites à donner sont renvoyées au plan de mobilité de la métropole.

En phase chantier, le dossier mentionne le cumul d'incidences négatives en termes de nuisances sonores, qualité de l'air, émission de GES et paysagers du fait de la concomitance des travaux.

À terme, la mise en place du jardin paysager en remplacement du MIN et d'espaces végétalisés sur le périmètre de la gare favorisera la restauration opportune d'une trame écologique et d'une trame noire dans un environnement très artificialisé.

Lors du déplacement des deux rapporteurs, il est ressorti que la coordination des différents projets et maîtres d'ouvrages reste complexe.

L'Ae recommande d'explicitier la gouvernance coordonnée des différents projets, élément central à la fois du respect des différentes étapes et de la réduction des impacts des chantiers, et d'en faire une priorité affichée de chaque maître d'ouvrage et des autorités.

2.3 Suivi du projet, de ses incidences et des mesures

Le dossier ne présente pas formellement de dispositif de suivi assorti d'indicateurs (valeurs de référence, valeurs cibles à au moins deux échéances, origine des données, modalités de traitement des données, etc.) applicable aux phases travaux et exploitation. Dans l'avis rendu sur la Zac du Grand Arénas, l'Ae avait recommandé d'allonger la durée de suivi de la réalisation du pôle d'échanges multimodal de Nice Saint-Augustin.

En phase travaux et exploitation, le suivi des incidences et des mesures du projet fait l'objet de dispositions usuelles (plan d'assurance environnement, suivis piézométriques, relevés de bruit, fréquentation, etc.).

Dans le contexte spécifique de la gare de Nice aéroport, opération qui participe de projets emboîtés, une vision anticipatrice détaillée des effets du chantier, en particulier en termes de conditions générales de circulation et reports de trafic, d'accès à la gare, de bruit, de pollution de l'air, en coordination avec les collectivités locales, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'autres chantiers à proximité afin de réorienter si besoin la conduite du projet et les mesures d'atténuation des impacts plus forts que prévus ou non identifiés au préalable.

Au-delà de la coordination entre les maîtres d'ouvrage, l'information des riverains et usagers, en amont et pendant les travaux, doit donner lieu à une vigilance forte, tant pour ce qui concerne la qualité du chantier et que les mesures de suivi régulières et les éventuelles adaptations. Des comités de suivi chantiers sont prévus associant les professionnels et les riverains notamment pour recueillir leur vécu auprès de ces derniers sous réserve qu'ils soient animés tout au long de la phase chantier puis sous une forme à trouver en phase exploitation.

L'Ae recommande de compléter le dispositif de suivi afin de le rendre plus opérationnel, d'anticiper les effets du chantier afin d'ajuster si besoin la conduite du projet et les mesures d'atténuation des impacts, tant pour la phase chantier que pour celle d'exploitation et de mieux informer le public

L'Ae recommande de maintenir dans le temps l'opérationnalité des comités de suivi de chantier associant les riverains afin de renforcer l'information et la communication, et de recueillir leur vécu.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est l'actualisation de celui de l'ensemble du projet LNPCA phases 1 & 2. Les informations relatives à la gare Nice Aéroport sont dispersées dans le document et moins riches, ce qui nuit à la bonne information du public.

L'Ae recommande de rédiger un résumé non technique spécifique au projet de gare Nice Aéroport et de prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.