

# LGV PACA

## Projets de gare dans les Alpes-Maritimes

Primo-analyse sur les sites des gares et l'aménagement du territoire



# Sommaire de la présentation

- Rappel des principes du cahier d'acteurs.
- Rappel des tracés proposés par ARUP et des sites potentiels de gare TGV.
- Primo-analyse et potentialités de chacun des sites
  - Positionnement
  - Accessibilité
  - Environnement immédiat
  - Première approche des fonctionnalités de la gare



# Rappel des principes du cahier d'acteurs

## → Une infrastructure au service du projet de territoire des Alpes-Maritimes

- Un projet de développement et d'urbanisation maîtrisée (conforme à la DTA06 actée en 2003),
- De forts besoins d'améliorer l'accessibilité et le fonctionnement interne,
- La gare TGV multimodale de St Augustin constitue un des éléments du programme de développement et d'aménagement de la plaine du Var, grand pôle d'échange au coeur du futur centre d'affaires international.

## Trois fonctions indispensables pour la LGV Côte d'Azur

- Relier en grande vitesse les Alpes-Maritimes réseau LGV français et européen,
- Ouvrir la région et les Alpes-Maritimes sur l'Italie,
- Permettre un meilleur fonctionnement des autres infrastructures

# Des objectifs et exigences partagés par les acteurs des Alpes-Maritimes

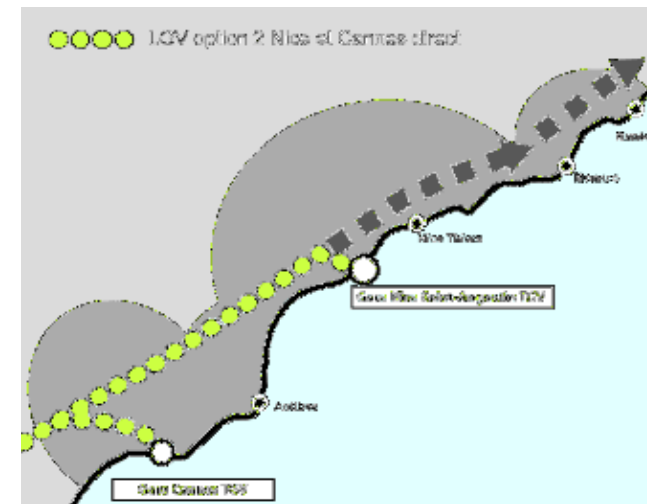
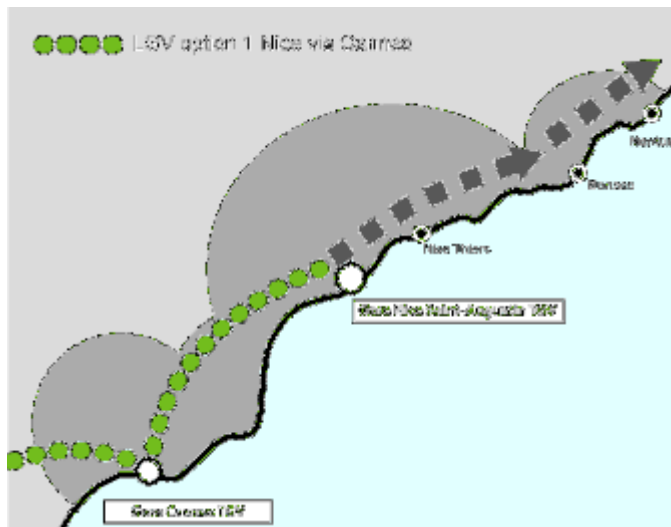
- Projet international franco-italien avec une première phase jusqu'à Nice,
- Délais de réalisation les plus courts (Nice 2015 / Italie 2020)
- Relier Nice à Paris en 3 h 30 – 3h 40 maximum,
- Desserte LGV des centres villes connectées aux réseaux TER et TC (arrivée directe à Nice Saint Augustin et à Cannes),
- Nécessité d'envisager un tracé le plus possible en tunnel

# Un projet international réalisé en deux phases

- 1ère phase : Paris / Nice Côte d'Azur
  - Raccordement au réseau ferroviaire à grande vitesse français et européen,
  - développement de l'aéroport Nice Côte d'Azur à l'international, grâce au transfert modal sur Nice / Paris,
  - allègement des voies classiques et développement d'une offre TER cadencée, véritable RER de la Côte d'Azur,
  - des liaisons Est – Ouest améliorées : 1ère étape de l'arc méditerranéen ferroviaire,
  - le développement d'une offre infra régionale entre les agglomérations de Nice, Toulon et Marseille à Grande Vitesse
- 2ème phase : poursuite vers l'Italie

# Deux hypothèses de tracé

- en priorité par des voies en tunnel depuis l'Estérel et une poursuite vers Nice et l'Italie,
- à défaut par un débranchement LGV ou un raccordement sur la ligne Cannes – Grasse,







Rappel des tracés proposés par ARUP  
et des sites potentiels de gare TGV

# → Étude détaillée de 4 options.

- A1 – Gare souterraine à la Bocca,  
La Bocca Nice St. Augustin en tunnel  
gare souterraine à Nice St. Augustin
- A4 – Cannes Centre en tunnel | dans des gares souterraines  
Nice St. Augustin en tunnel
- B3 – Cannes Centre par la ligne Cannes-Grasse,  
Nice St. Augustin dans une gare en surface
- D3 – LGV de Est Var jusqu'à Vintimille directe,  
(B3+C3) débranchement à Cannes par Cannes-Grasse,  
débranchement à Nice par la rive droite du Var,  
retour vers la LGV par la ligne existante dans la  
vallée du Paillon

# Option A1

**Gare souterraine à la Bocca,  
La Bocca Nice St. Augustin en tunnel et  
gare souterraine à Nice St. Augustin**

Avantages :

- Impact visuel
- Bruit

Inconvénients :

- Coûteux
- Construction des gares souterraines
- Déplacement de la gare des marchandises à la Bocca

Paris – Cannes	3 h 33 min
Paris – Nice	3 h 39 min
Nice - Vintimille	13 min



# Option A4

**Cannes Centre en tunnel et  
Nice St. Augustin en tunnel dans des gares souterraines**

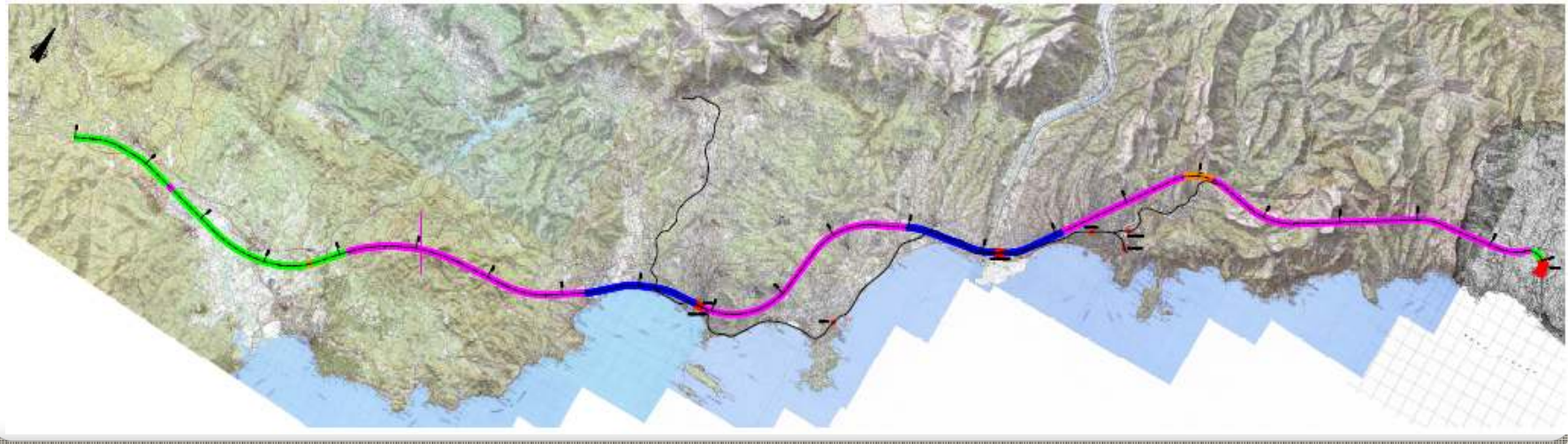
Avantages :

- Arrivée en centre ville à Cannes
- Impact visuel et bruit

Inconvénients :

- Difficile de construire une nouvelle gare à Cannes Centre
- Coûteux

Paris – Cannes	3 h 34 min
Paris – Nice	3 h 39 min
Nice - Vintimille	13 min



# Option B3

**Cannes Centre par la ligne Cannes-Grasse et  
Nice St. Augustin dans une gare en surface**

## Avantages :

- Créneau existant pour arriver à Cannes
- Gare moins coûteuse à Saint Augustin

## Inconvénients :

- Difficile de doubler la ligne Cannes-Grasse
- Fréquence de desserte de Cannes réduite

Paris – Cannes	3 h 43 min
Paris – Nice	3 h 40 min
Nice - Vintimille	13 min



# Option D3 (B3+C3)

LGV de Est Var - Vintimille directe,  
débranchement par Cannes-Grasse et par la rive droite du Var,  
retour vers la nouvelle voie par la ligne existante du Paillon

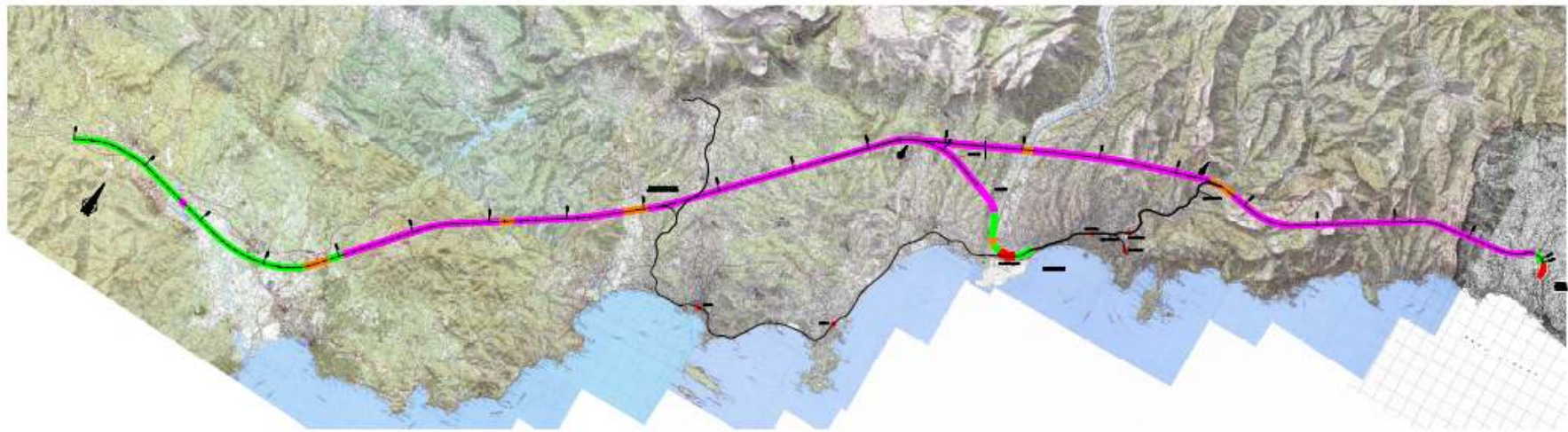
## Avantages :

- Créneau existant pour arriver à Cannes
- Gare moins coûteuse à Saint Augustin

## Inconvénients :

- Difficile de doubler la ligne Cannes-Grasse
- Difficile de doubler la ligne dans la vallée du Paillon
- Fréquence de desserte de Cannes réduite
- Temps de parcours élevé entre Nice et Vintimille

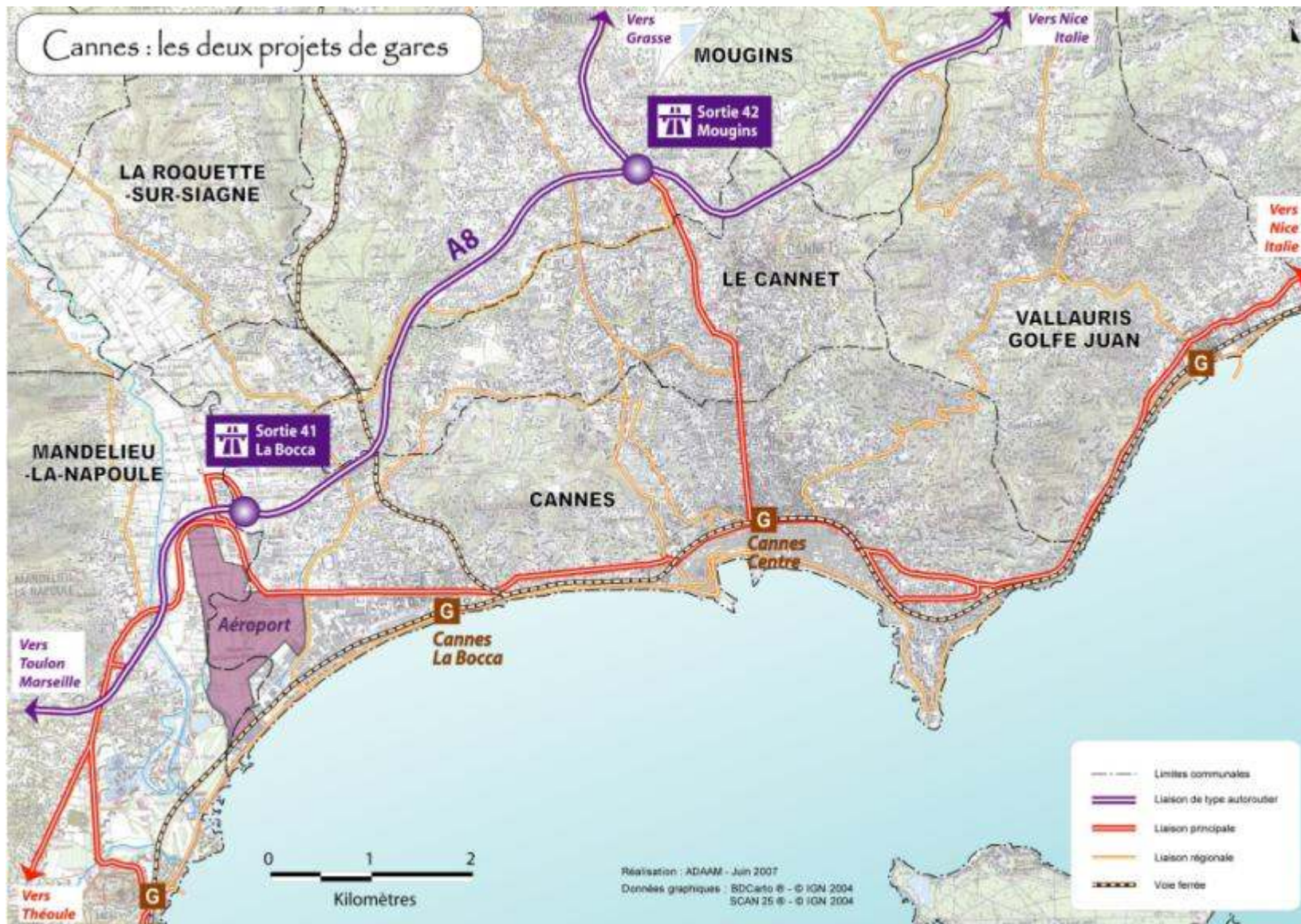
Paris – Cannes	3 h 43 min
Paris – Nice	3 h 40 min
Nice - Vintimille	25 min





# CANNES

# Cannes : les deux projets de gares

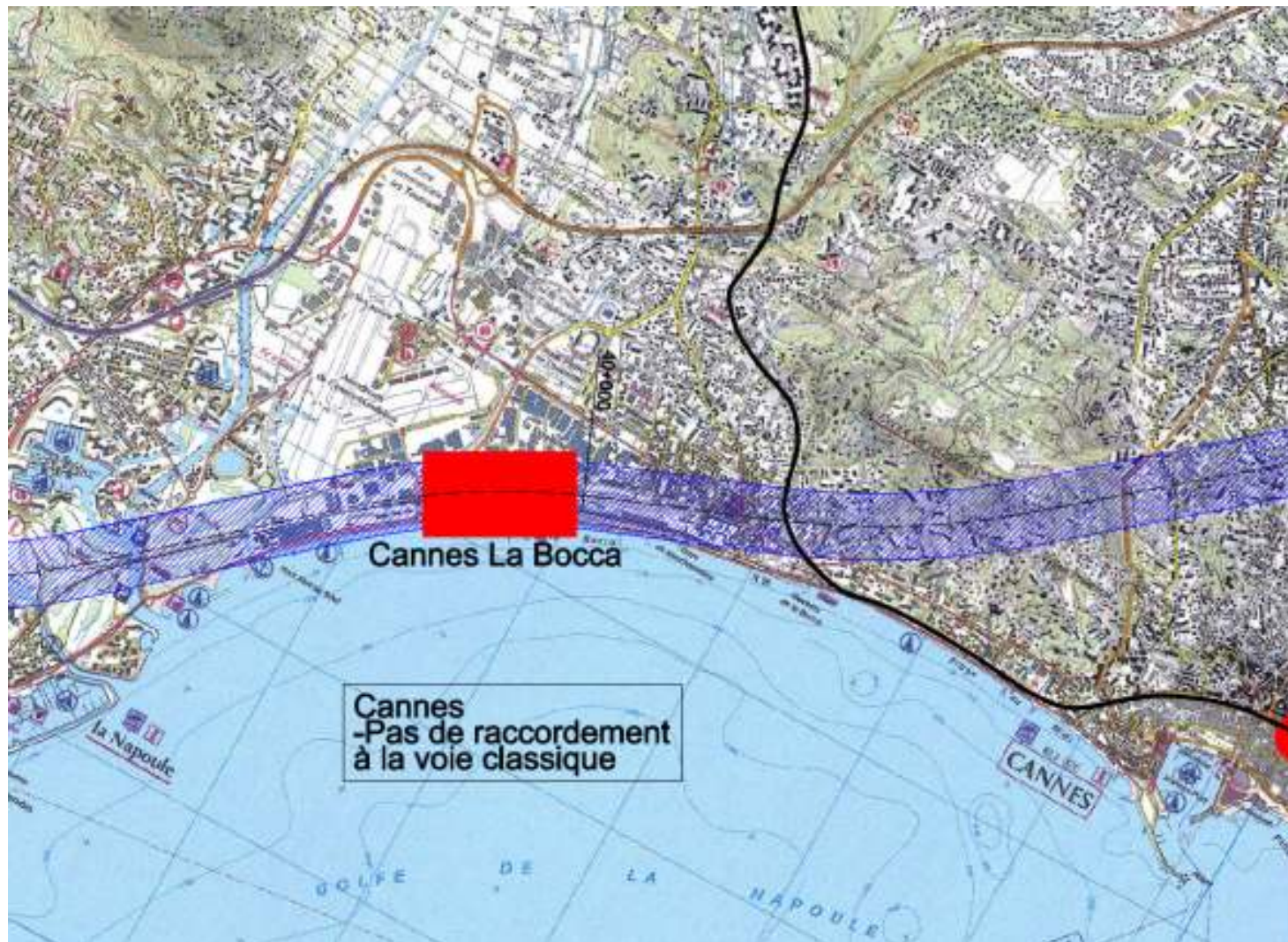






# Primo-analyse du site de Cannes la Bocca

## Options A1 : Paris – Cannes La Bocca : 3h33 min





# Positionnement

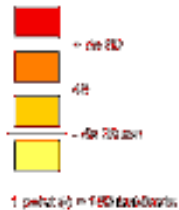
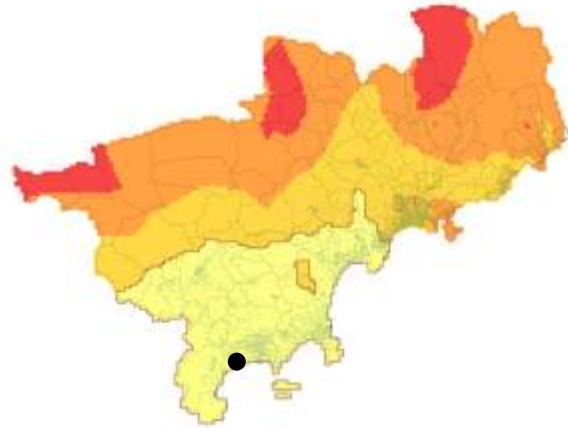
- Un site en périphérie ouest de Cannes et situé à 4 KM du Centre-ville
- Un site connecté à la ligne SNCF littorale vers Marseille et Nice et à la ligne vers Grasse par deux haltes TER
- Un pôle économique important à l'ouest de Cannes et des potentialités offertes par le projet de technopôle autour de l'imagerie numérique.
- Un site connecté au bassin Grassois
- Un site à enjeux pour la DTA.

# Accessibilité

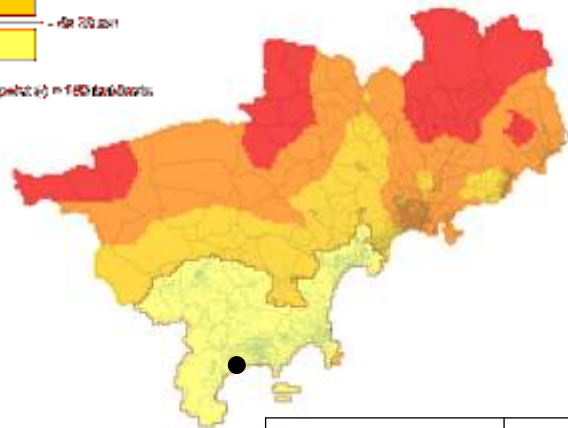


Analyse prospective issue  
du modèle multimodal

1998



2020



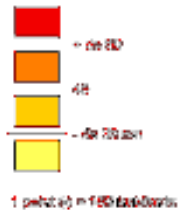
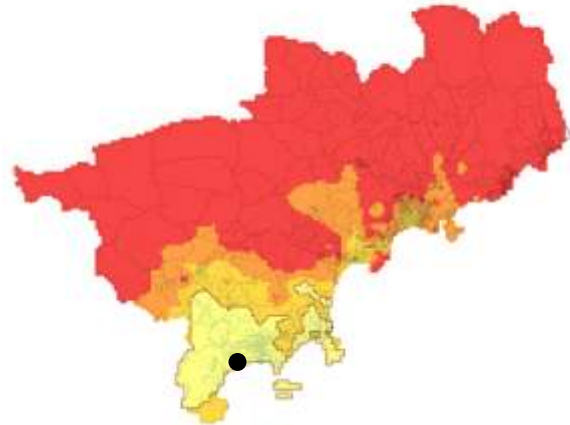
## Accessibilité en Véhicule Particulier

A horizon 2020 : peu de projets routiers

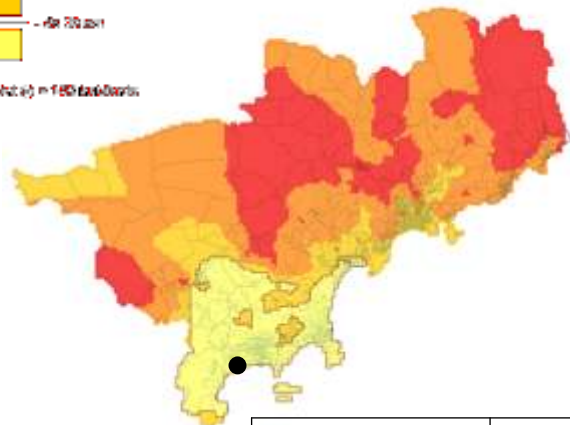
- Modification de l'échangeur de Mandelieu
- Bretelle d'accès direct à l'A8 vers Nice
- Liaison intercommunale de la Siagne
- Projet de désenclavement de La Bocca

	Population	Emplois
1998 (INSEE)	489 450	182 660
2020 (Modèle 06)	496 300	195 220

1998



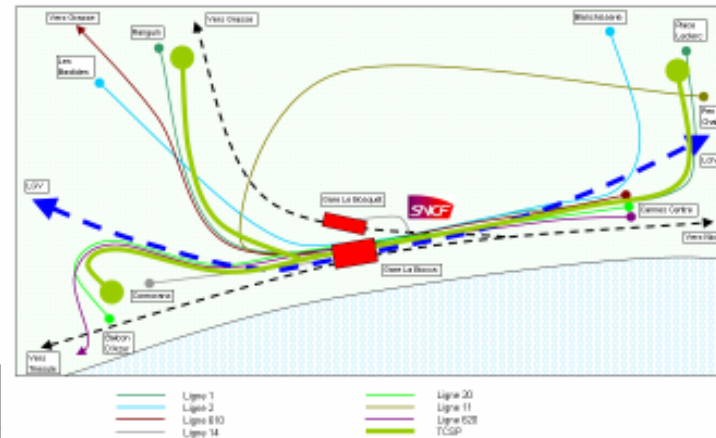
2020



## Accessibilité en Transport en commun

A horizon 2020 : conditions très favorables  
(centre multimodal) :

- Correspondance directe quai à quai avec les TER de la voie littorale
- ↳ **Gare d'intérêt local et régional**
- Correspondance directe avec la ligne de TCSP est ouest de l'agglomération cannoise
- Proximité de l'aéroport
- Possibilité de parc relais



	Population	Emplois	Accessibilité
1998 (INSEE)	234 870	82 280	3/6
2020 (Modèle 06)	384 040	143 570	5/6

# Environnement urbain





## Environnement urbain

- Un site SNCF de 23 ha qui forme une coupure urbaine entre la Bocca et la littoral et des fonctionnalités ferroviaires aux emprises parfois extensives.
  - Centre de maintenance (120 emplois)
  - Activités fret résiduelles
  - Base de travaux de la 3ème voie
  - Tête de ligne TER de la liaison Cannes Nice
- Un tissu urbain mixte originelle aux abords de la gare mais un espace urbain globalement organisé en grandes entités fonctionnelles :
  - Habitat pavillonnaire
  - Habitat résidentielle collectif
  - Équipements de proximité et d'agglomération
  - Site d'activités économiques
  - Site aéroportuaire
- Un tissu urbain qui offre des possibilité de renouvellement urbain et de recomposition du quartier dans le cadre d'un vaste projet urbain (faible densité, foncier mutable)

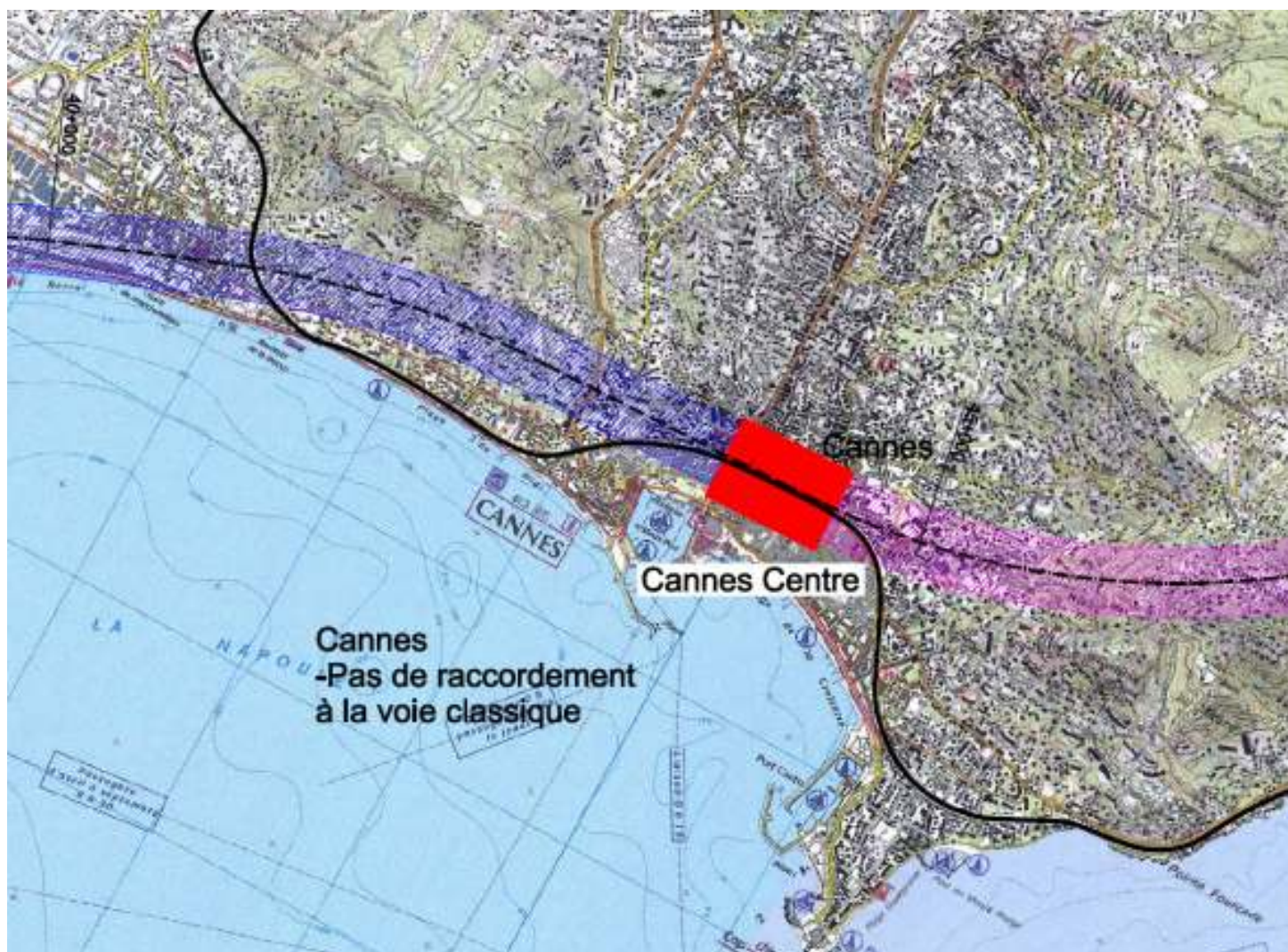
# Intérêts et fonctionnalités de la gare TGV

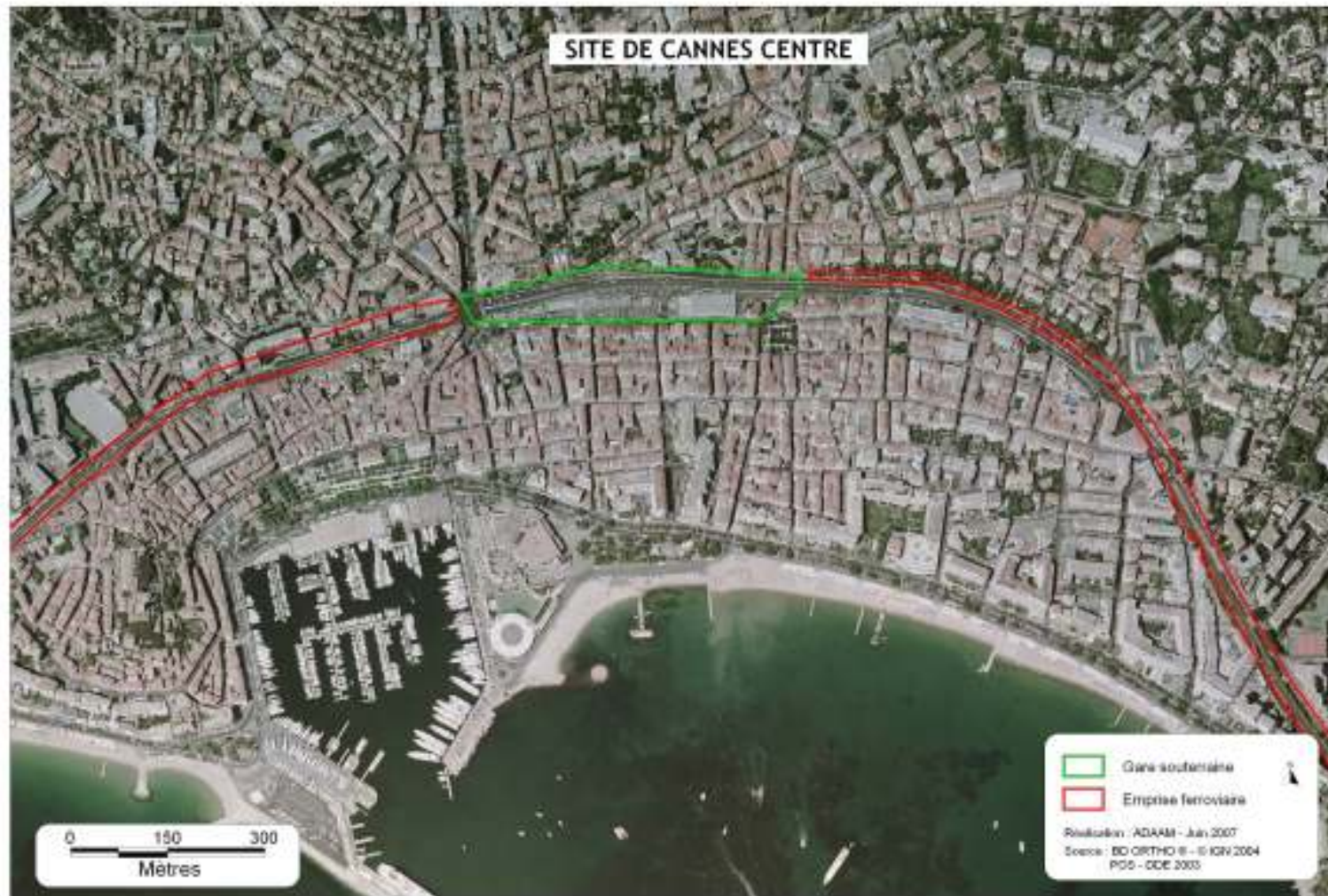
Au-delà de la grande accessibilité, la gare TGV aurait un rôle central dans la recomposition du quartier de la Bocca et sur le développement économique et industrielle de l'ouest du département.



# Primo-analyse du site de Cannes Centre

## Options A4 : Paris – Cannes Centre : 3h34 min

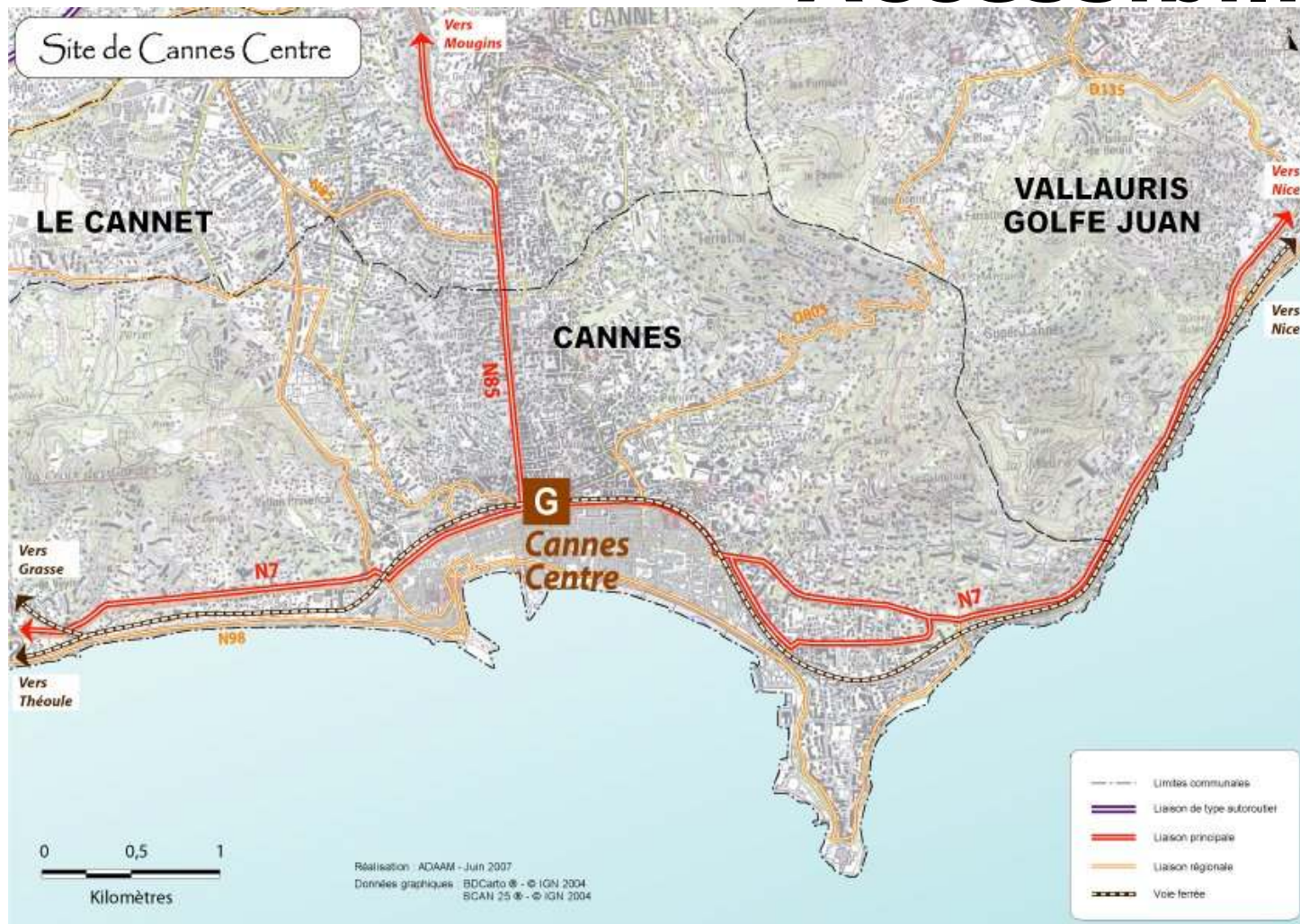




# Positionnement

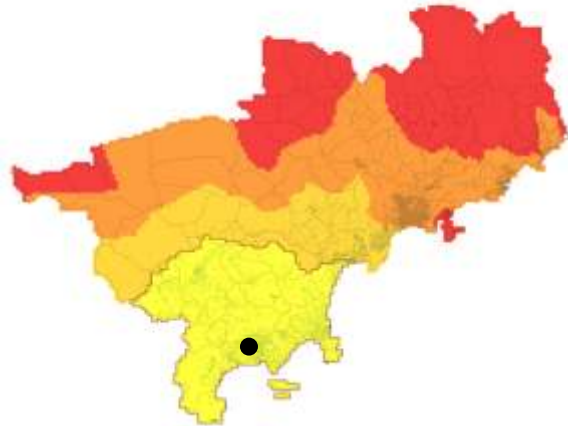
- Un site en hyper-centre au contact du Centre-ville commerçant de Cannes et des quartiers résidentiels nord.
- Un site et des emprises ferroviaires souterraines, un effet de coupure urbaine. Entre le nord et le sud.
- La seconde gare SNCF des Alpes-Maritimes et un nœud du réseau de Transport en commun avec développement d'un pôle d'échange sur le parvis sud
- Un site à 4 minutes du Palais des Festivals et de la Croisette.

# Accessibilité



Analyse prospective issue  
du modèle multimodal

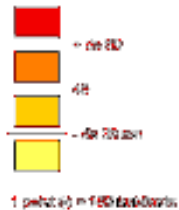
1998



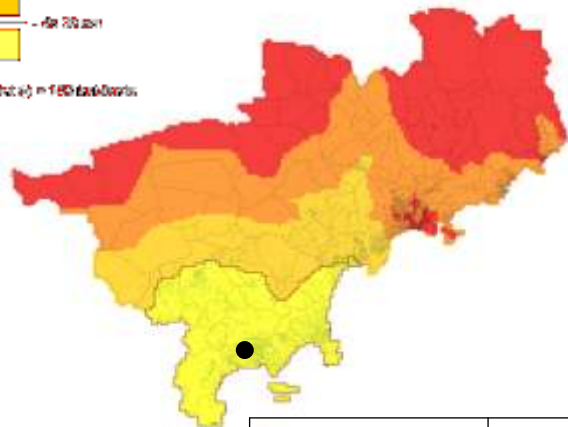
## Accessibilité en Véhicule Particulier

A horizon 2020 : peu d'amélioration routière  
significative

- Requalification du boulevard Carnot



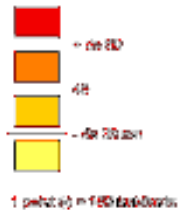
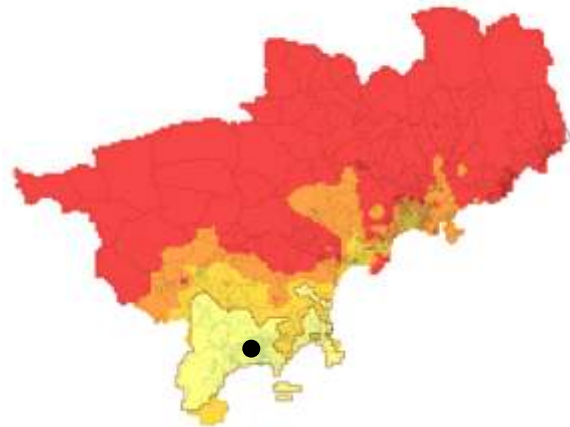
2020



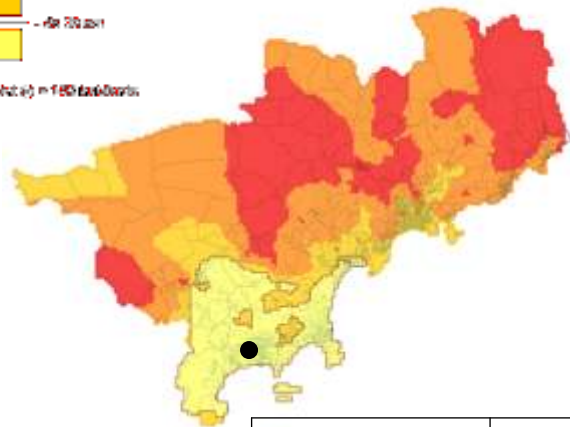
	Population	Emplois
1998 (INSEE)	377 400	135 900
2020 (Modèle 06)	434 000	166 300



1998



2020

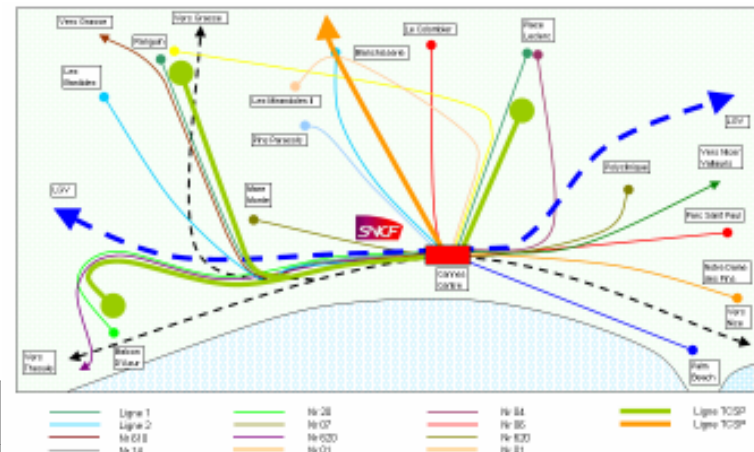


## Accessibilité en Transport en commun

A horizon 2020, très bonnes conditions en  
terme d'accessibilité par les TC :

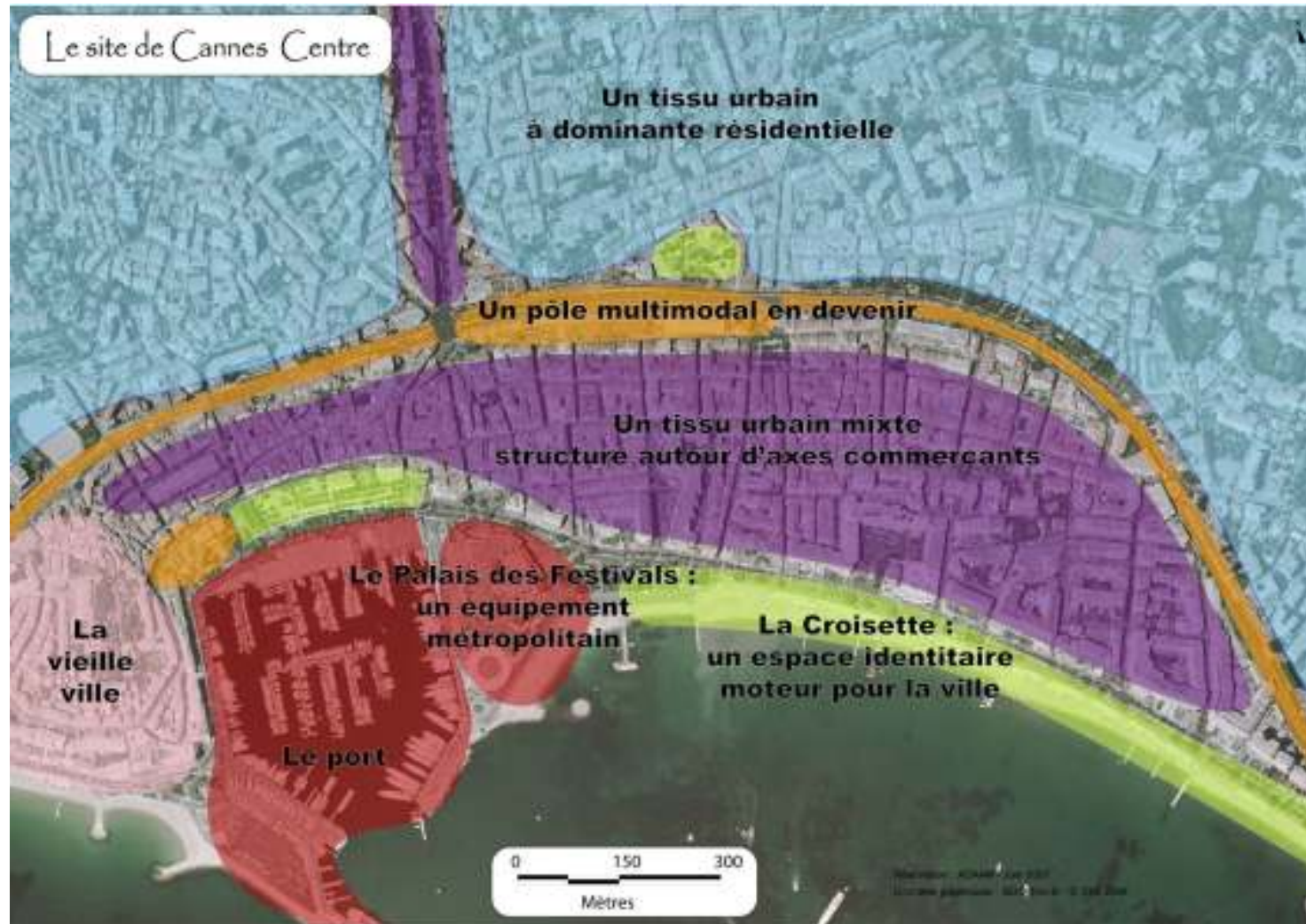
- correspondance avec les TER de la voie littorale
- connexion avec les lignes du TCSP
- centre multimodal

« gare routière interurbaine, stations et terminus de  
lignes de TC sur des couloirs réservés, gare  
centrale de réseau de bus, station de taxi, parc de  
stationnement » (extrait du PDU).



	Population	Emplois	Accessibilité
1998 (INSEE)	337 500	136 000	6/6
2020 (Modèle 06)	624 100	262 000	6/6

# Environnement urbain



## Environnement urbain

- Une situation en hypercentre.
- Un espace connecté aux grands boulevards urbains et doté d'une importante capacité de parking.
- Un tissu urbain dense avec mixité des usages. (habitat, commerces)
- Une activités commerciales, hôtelières et de congrès importantes
- Des projets d'extension important du palais des festival
- Peu de mutabilité et aucune disponibilité foncière immédiate

# Intérêts et fonctionnalités de la gare

Au-delà de la grande accessibilité, la gare TGV sur Cannes Centre aurait un effet de stimulation sur le rayonnement international de Cannes, les activités touristiques, hôtelières.

L'effet d'entraînement sur le tissu urbain serait quant à lui plus ponctuel mais le développement de fonctions tertiaires et commerciales sur le site de gare constituerait un espace charnière entre les quartiers nord et sud de Cannes.

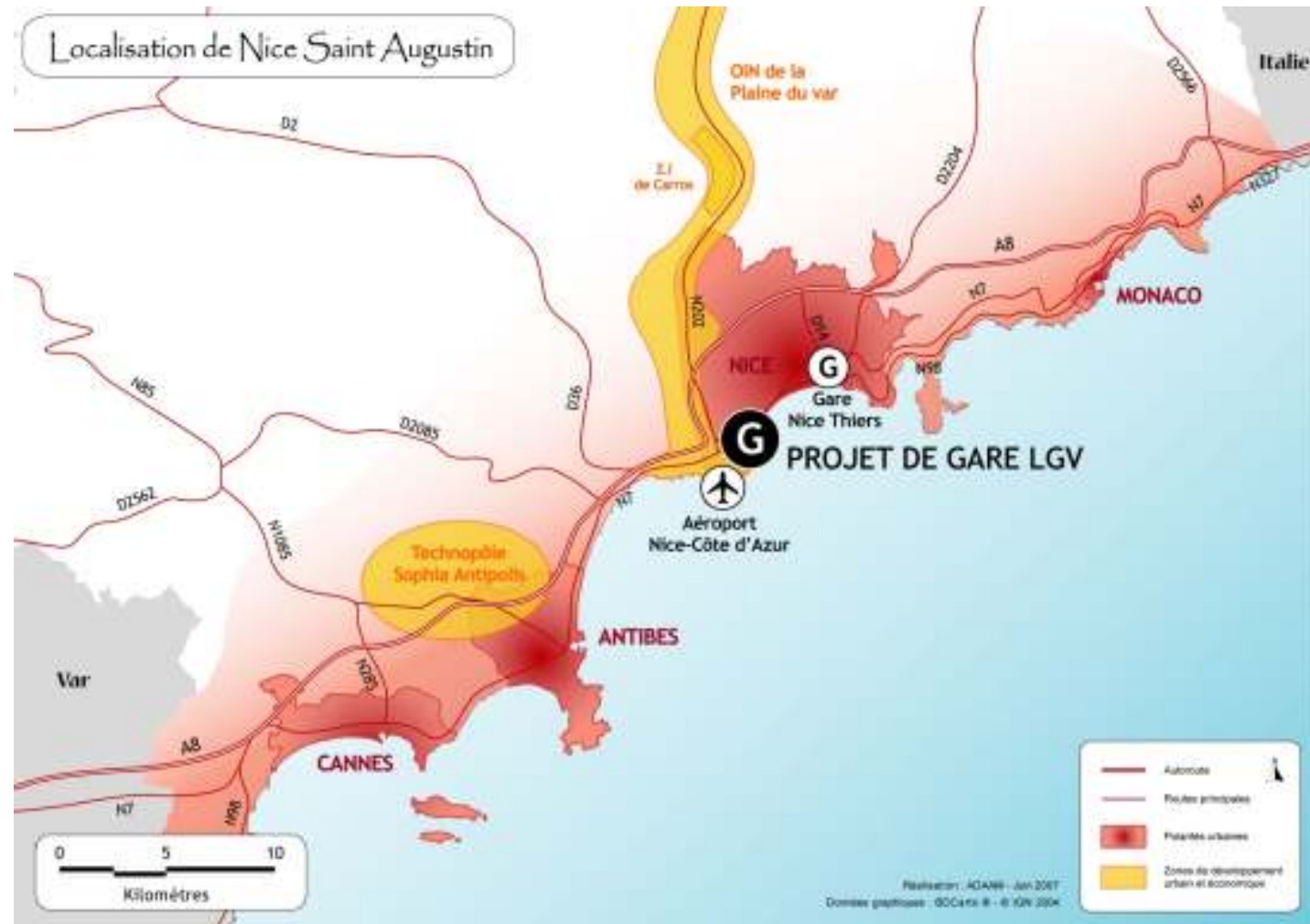


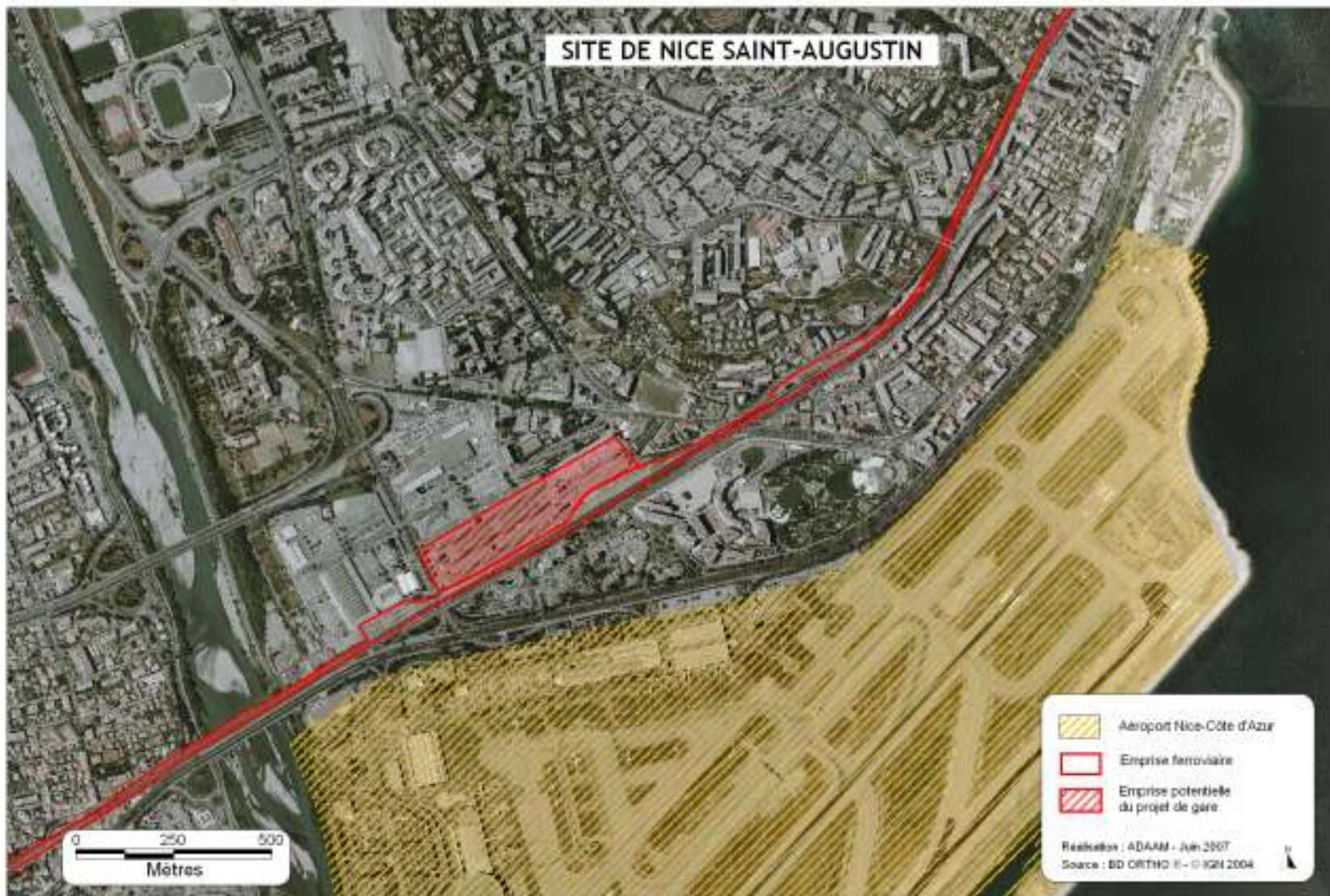
**NICE**



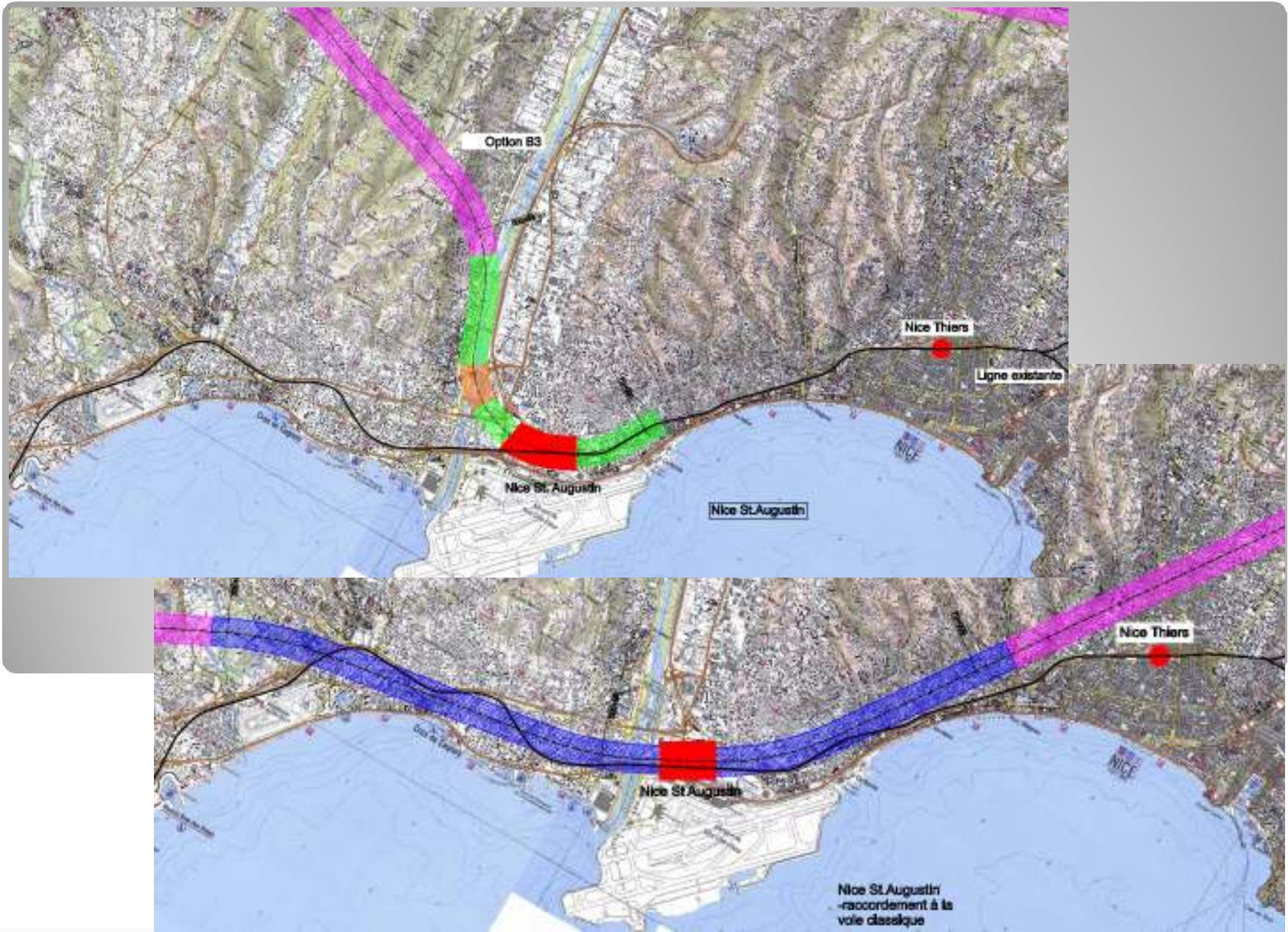
# Primo-analyse du site de Nice-Saint Augustin

## Un site au cœur d'un espace stratégique pour l'agglomération et les Alpes-Maritimes









- Une position centrale dans les Alpes-Maritimes
  - Une porte sur l'international
  - Un espace de liaison au centre de la vaste conurbation azurée (1 million d'habitants)
  - Une épine dorsale, lien entre le littoral et le haut-Pays
  
- Un centre urbain en devenir rassemblant (L'OIN de la Plaine du Var) :
  - un pôle d'affaire international articulé autour de l'aéroport Nice Côte d'Azur (plus de 10 millions de passagers), de l'ARENAS et de Nice Méridia, ensemble tertiaire en 3<sup>ème</sup> position en terme de constructibilité sur la période 2007-2012 (à terme 450 000 m<sup>2</sup> de bureau)
  - un pôle culturel et sportif basé sur des équipements métropolitains (salle de spectacle, cité des sports, lieu d'exposition et de congrès, projet de grand stade)
  - un pôle commercial dynamique et à fortes potentialités de développement et de restructuration (Cap 3000, Galerie la Fayette 2nd CA du groupe) .
  - des sièges d'entreprise et d'administration
  - des espaces résidentiels
  - un pôle touristique et de loisirs (parc Phoenix, musées, front de mer)

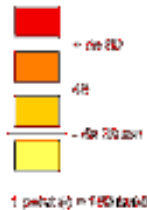
**Un site comparable aux grands quartiers métropolitains de la Part-Dieu, Euralille, Euroméditerranée.**

# Accessibilité : un point nodal

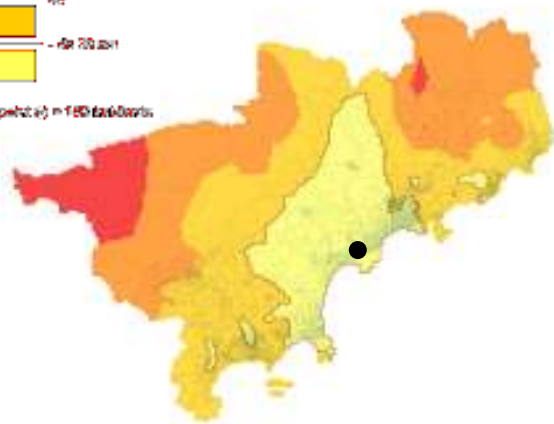


Analyse prospective issue  
du modèle multimodal

1998



2020



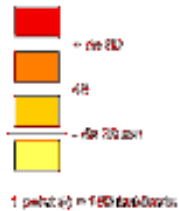
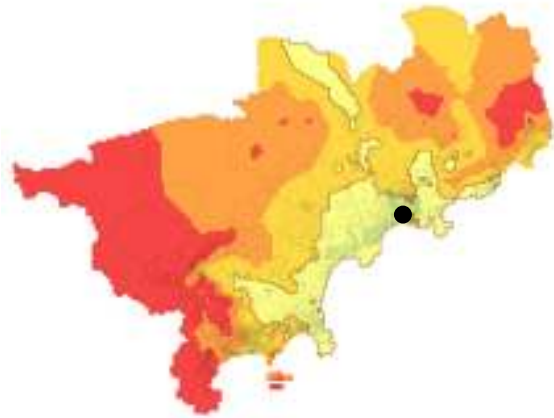
## Accessibilité en Véhicule Particulier

A horizon 2020 : de nombreux projets routiers

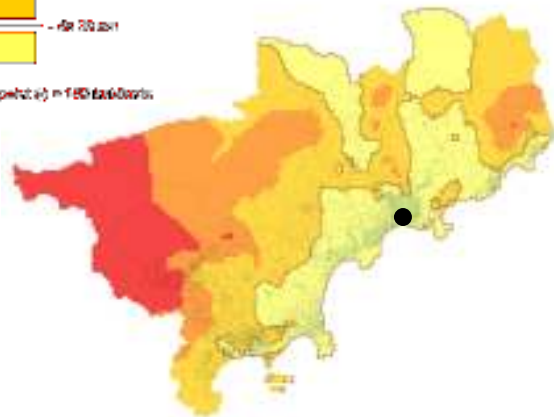
- Mise à 2x3 voies de l'A8
- Réorganisation de l'échangeur Nice Promenade
- Achèvement du débouché de l'avenue Pierre Mathis
- Boulevard urbain nord-sud de gabarit 40m sur la rive gauche du Var
- Achèvement de la RD6202 bis
- Recalibrage de la RD95

	Population	Emplois
1998 (INSEE)	727 800	286 700
2020 (Modèle 06)	640 070	253 500

1998



2020



## Accessibilité en Transport en commun

A horizon 2020, conditions très favorables

➤ Correspondance directe avec les TER de la voie littorale (fréquence au ¼ d'heure)

➤ Correspondance directe avec 2 lignes de TCSP de l'agglomération niçoise :

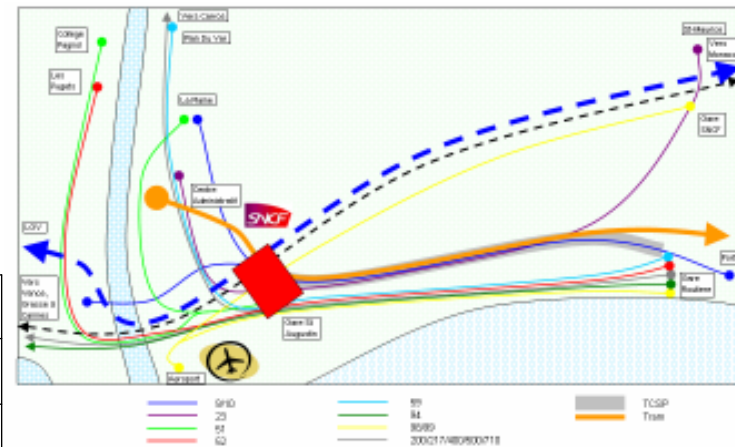
Est-Ouest (T2) reliant le port de Nice (30 min), le pôle multimodal St-Augustin, le CADAM, Saint-Laurent, Cagnes.

Nord-Sud (T3) reliant le pôle multimodal St-Augustin, la vallée du Var

➤ Connexion directe avec l'aéroport

➤ Parc relais en entrée d'agglomération

➤ Possibilité de desserte par navettes maritimes



	Population	Emplois	Accessibilité
1998 (INSEE)	560 400	243 200	6/6
2020 (Modèle 06)	820 110	361 300	6/6

# Un environnement urbain immédiat en mutation



- Une mixité des fonctions urbaines sous forme de grandes entités mono-fonctionnelles (habitat, commerce, activités tertiaires, équipements).
- Un espace doté d'équipements structurants et métropolitains.
- Un espace doté de disponibilités foncières à terme et d'un gisement important de foncier mutable (MIN).
- Un espace qui mobilise les stratégies de développement urbain et de renouvellement urbain :
  - Projet ANRU
  - Projet Nice Méridia, Nice la plaine
  - Développement de l'ARENAS

# Les fonctions pour la future gare TGV

Au-delà de la fonction de grande accessibilité, un rôle central dans le futur centre urbain de la Plaine du Var

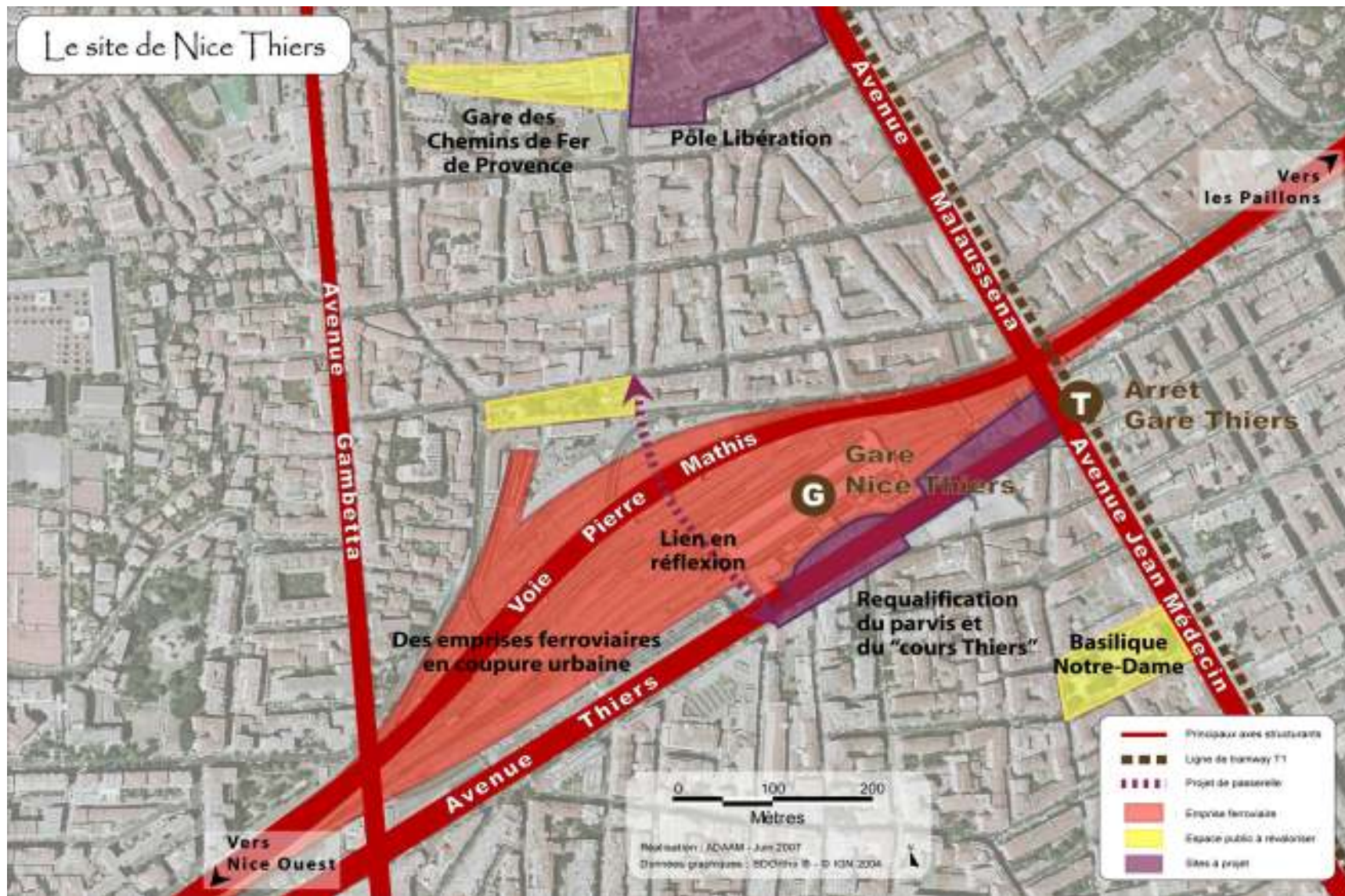
- Un lieu d'échanges entre différents modes de transport, vers une redéfinition du projet de pôle multimodal autour du principe de gare TGV.
- Un point d'ouverture de l'agglomération sur la métropole et l'international.
- Un lieu d'activités tertiaire, hôtelière et commerciale dotées d'une ou deux « locomotives » (culturel ou de loisirs)
- Un espace de rencontre entre grands équipements, espaces d'activités tertiaires et quartier d'habitat notamment grâce à la présence de commerces et de services de proximité

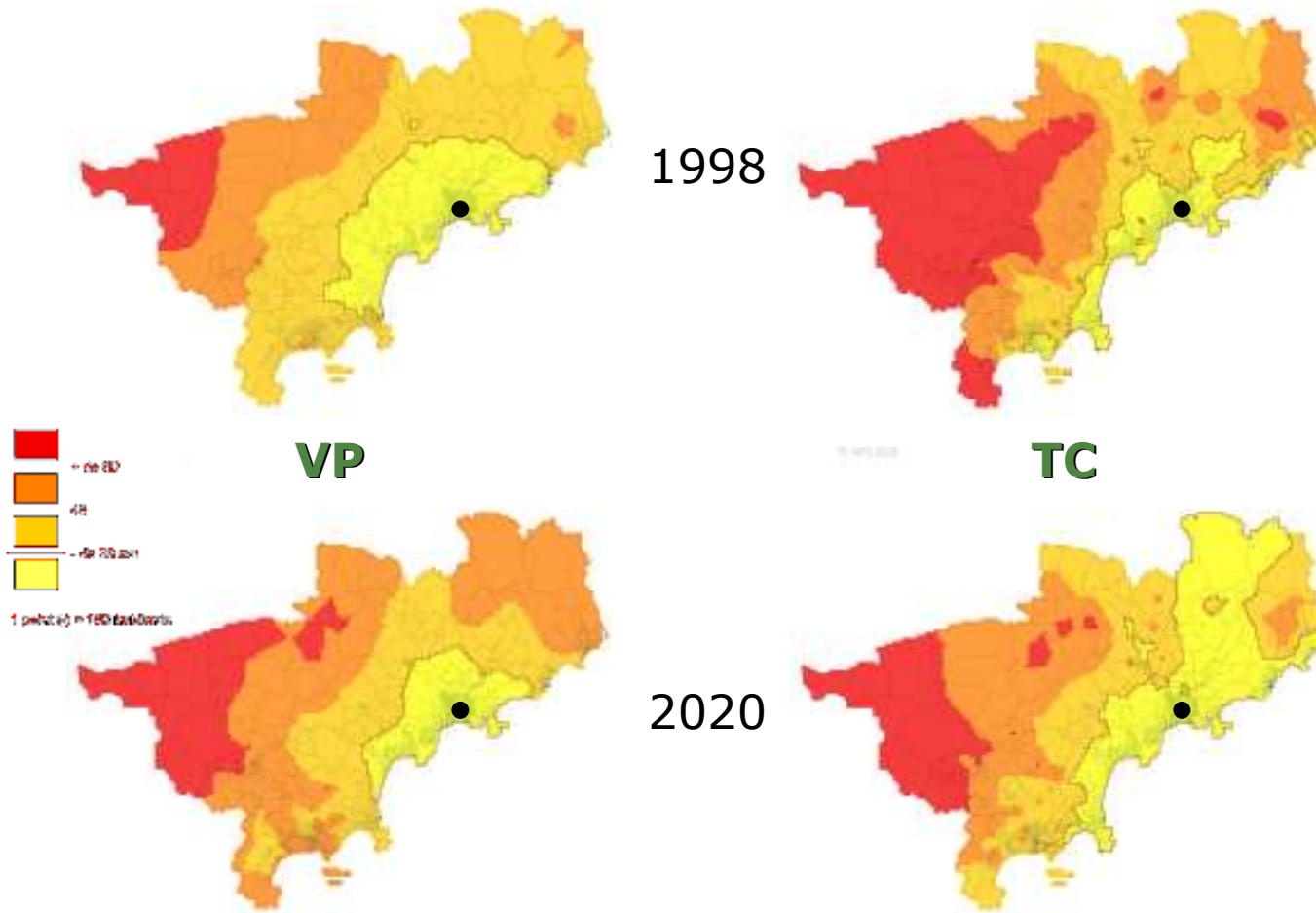




Nice Thiers

# Le site de Nice Thiers





	Population	Emplois
1998 (INSEE)	561 000	224 600
2020 (Modèle 06)	524 500	207 200

	Population	Emplois
	609 400	252 900
	757 200	312 000

# Environnement urbain

- Une situation en Hyper Centre : proximité de l'artère commerciale Jean Médecin et accès rapide par TC à la Promenade des Anglais
- Une gare connectée aux grands boulevards urbains de la ville mais des difficultés d'accès à la voie rapide.
- Pas de mutabilité foncière dans le tissu urbain environnant mais un potentiel de réhabilitation.
- Une coupure urbaine entre les quartiers sud et nord
- Un site intégré dans un vaste projet de restructuration urbaine, l'axe Libération-Masséna.

# Des fonctionnalités urbaines en devenir

## Fonctions actuelles :

- Un espace urbain d'échange multimodal à réorganiser
- Des fonctions de commerce et de service classique d'une gare centrale
- Un espace public peu qualitatif et peu lisible

## Fonctions en devenir :

- Un pôle d'échange multimodal fonctionnel et à organiser
- Un espace public majeur sur l'axe urbain structurant libération Masséna (SDUN).
- Une fonction tertiaire et commerciale grâce au potentiel de densification sur les espaces qui jouxtent la gare
- Un espace de liaison entre les quartiers sud et Nord