

# Pôle d'échanges multimodal TER Nice Saint-Augustin Bilan de la concertation





# SOMMAIRE



PRESENTATION DU PROJET.....	P 5
CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION.....	P 9
ÉTAPES ET CALENDRIER DE LA CONCERTATION.....	P 11
<b>DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....</b>	<b>P 13</b>
<b>BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....</b>	<b>P 20</b>
<b>CONCLUSION : ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES.....</b>	<b>P 39</b>
SUITES DE LA CONCERTATION.....	P 43
ANNEXES.....	P 46



# PRÉSENTATION DU PROJET

RÉSUMÉ DU PROJET ET DES  
FONCTIONNALITÉS.....P 6

PARTENAIRES DU PROJET.....P 8  
ACTEURS DU PROJET  
INSTANCES DE GOUVERNANCES



# PRÉSENTATION DU PROJET

## RÉSUMÉ DU PROJET ET DES FONCTIONNALITÉS

Le projet d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal Nice Saint-Augustin mis à l'étude par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Métropole Nice Côte d'Azur, vise à proposer une offre de transports en commun concentrée à la porte d'entrée ouest de Nice.

Le projet s'intègre dans le programme urbain du Grand Arénas et comprend plusieurs grandes infrastructures et services de transports : une gare routière, une gare ferroviaire, une station de tramway...

La programmation du projet prévoit :

- Le déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin d'environ 500 mètres vers l'ouest du site actuel sans modification de sa desserte ferroviaire ;
- L'aménagement d'une gare routière surplombée d'une esplanade publique ;
- La création d'un espace voyageurs multiservices pour répondre aux besoins ferroviaires et routiers ;
- Une option d'aménagement d'un parking répondant aux besoins des usagers de la gare ferroviaire.

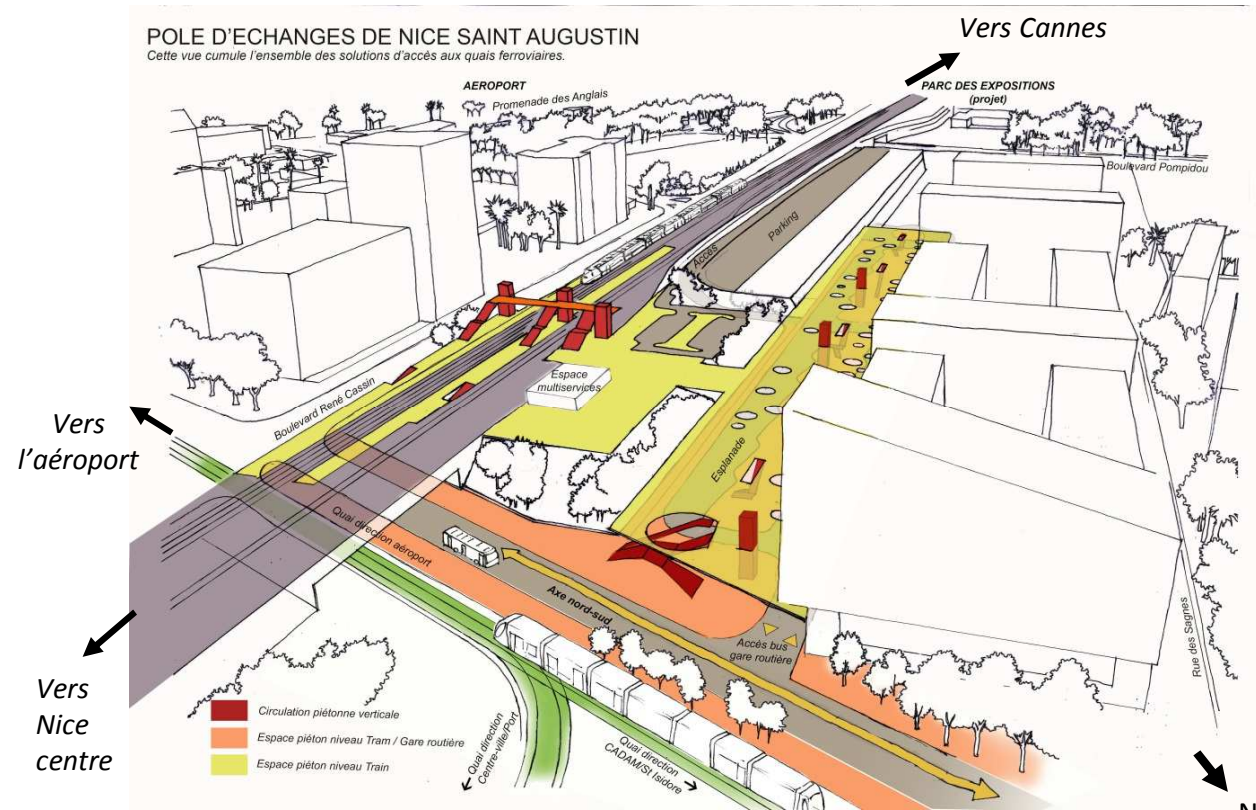


Figure 1 : vue du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin  
(source : AREP)

# PRÉSENTATION DU PROJET

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

Plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées pour l'accès aux quais de la future gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin (les variantes d'aménagement sont détaillées et illustrées au chapitre 5.1.4 du bilan).

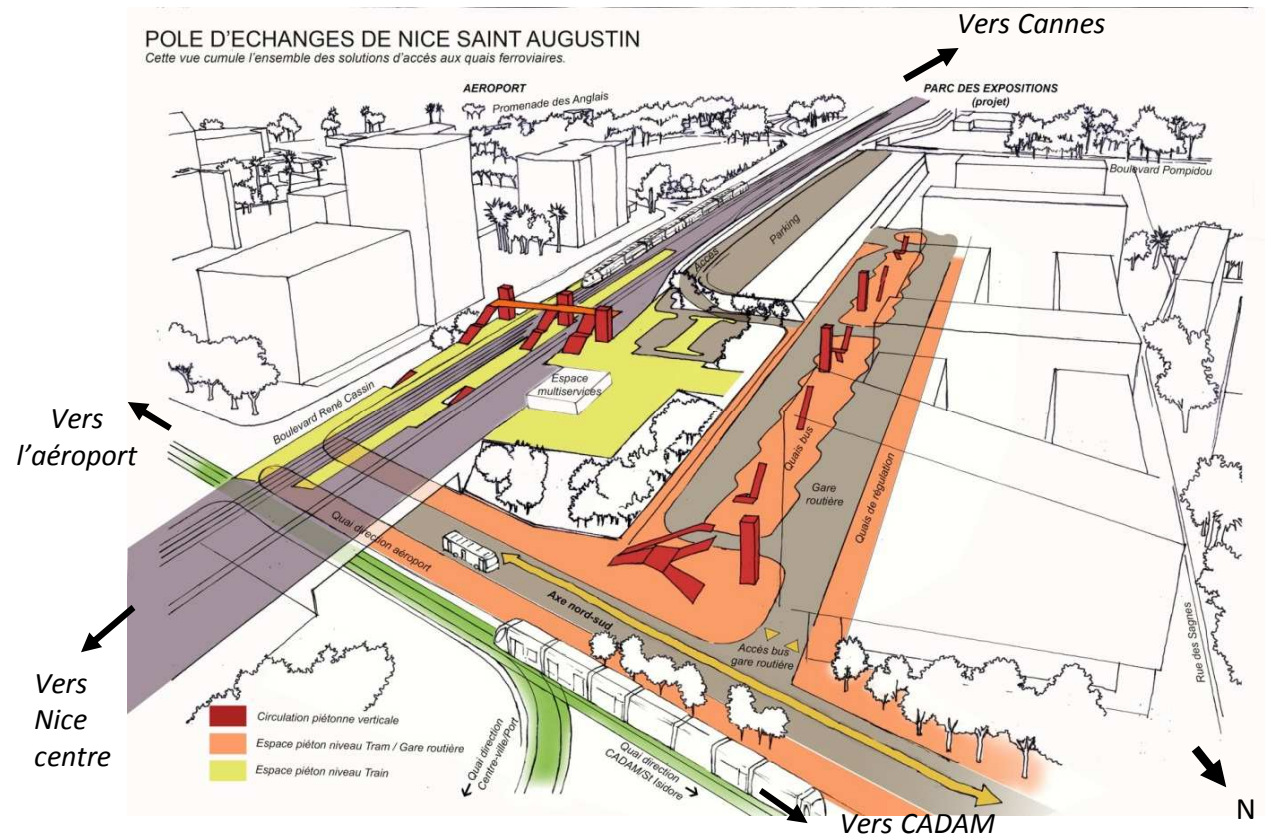


Figure 2 : vue du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin, sans l'esplanade surplombant la gare routière (source : AREP)

# PRÉSENTATION DU PROJET

## PARTENAIRES DU PROJET

### ACTEURS DU PROJET

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est répartie entre SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau et la Métropole Nice Côte d'Azur. Pour assurer la bonne coordination des opérations, le groupe ferroviaire SNCF a en charge la maîtrise d'ouvrage opérationnelle du projet soumis à la concertation publique.

Plusieurs partenaires sont associés étroitement au projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin :

- L'Etat ;
- La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Le Département des Alpes-Maritimes ;
- La Métropole Nice Côte d'Azur ;
- L'Etablissement public d'aménagement de la Plaine du Var ;
- SNCF Gares & Connexions
- SNCF Réseau.

### INSTANCES DE GOUVERNANCE

La gouvernance du projet est assurée par :

- Le comité de pilotage (COPIL), co-présidé par Monsieur Mac Kain, secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes et Monsieur Tabarot, vice-président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, réunit les représentants de tous les maîtres d'ouvrage et partenaires du projet. Il prend les décisions importantes et approuve les études générales ;
- Le comité technique (COTEC) animé par SNCF Gares & Connexions, associe tous les maîtres d'ouvrage et partenaires du projet pour préparer les réunions du COPIL et assurer le pilotage des études.



# CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

OBJET DE LA CONCERTATION.....P 10

CADRE LÉGAL.....P 10



# CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

## OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique, conduite du 9 mars au 8 avril 2017 par les maîtres d'ouvrage, a porté sur le déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin et la création d'une gare routière au sein d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de l'aéroport Nice Côte d'Azur.

Le public a été invité à s'exprimer d'une part sur le projet, ses composantes et ses fonctionnalités et d'autre part sur les variantes d'accès aux quais ferroviaires et d'espace multiservices ainsi que sur l'option de parking envisagée en phase 2 du projet.

La concertation permet aux maîtres d'ouvrage, en tenant compte des avis émis par le public, d'adapter le projet et retenir les variantes d'aménagement les plus appropriées en vue de la constitution du dossier d'enquête public.

## CADRE LÉGAL

La concertation a été engagée au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme qui spécifie :

*« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :  
[...]*

*3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ; [...]* ».

# ÉTAPES ET CALENDRIER DE LA CONCERTATION

ÉTAPES.....P 12

PLANNING GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION.....P 12



# ÉTAPES ET CALENDRIER DE LA CONCERTATION

## ÉTAPES

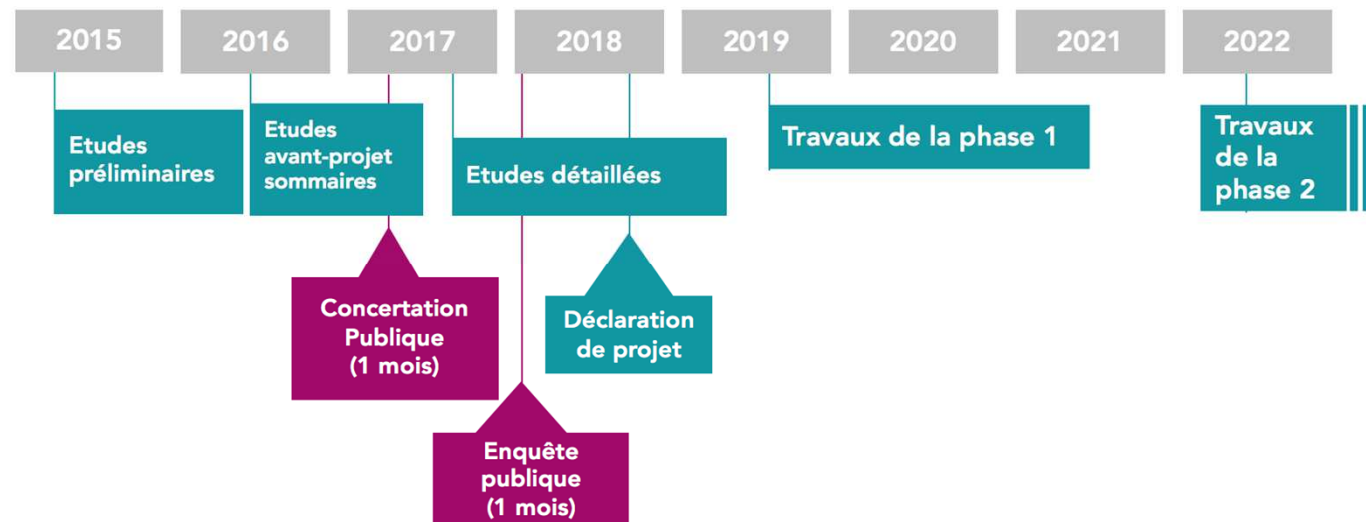
La réalisation du projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin s'inscrit dans un processus comprenant plusieurs étapes, durant lesquelles les phases d'études et les phases de concertation se succèdent :

- Les études préliminaires et d'avant-projet sommaire permettent de recueillir des points de vue sur l'opportunité du projet, d'apprécier sa faisabilité, de préciser ses principales caractéristiques ainsi que les enjeux socio-économiques et les impacts environnementaux associés. Ces études ont été menées en 2015-2016 ;
- La concertation publique réglementaire au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme du 9 mars au 8 avril 2017.

A l'issue de la concertation publique, les maîtres d'ouvrage choisiront des solutions d'aménagement préférentielles pour chacune des composantes du projet. Celui-ci se poursuivra ensuite selon les étapes suivantes :

- Les études d'avant-projet détaillées ;
- L'enquête publique au titre du code de l'environnement préalable à la déclaration de projet ;
- La déclaration de projet par chaque maître d'ouvrage.

## PLANNING GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION



# DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

**CONSULTATION LIMINAIRE DES  
PARTENAIRES ET ACTEURS  
INSTITUTIONNELS** .....P 14

.....P 15

## **DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC**

**INFORMATION VIA LES MÉDIAS LOCAUX  
INFORMATION VIA LA DIFFUSION D'AFFICHES  
INFORMATION VIA LA RÉALISATION ET LA  
DIFFUSION D'UN DOSSIER SUPPORT DE LA  
CONCERTATION PUBLIQUE  
INFORMATION VIA LA MISE EN ŒUVRE  
D'EXPOSITIONS PUBLIQUES  
INFORMATION VIA LA MISE EN PLACE D'UN SITE  
INTERNET  
INFORMATION VIA LES RELAIS D'INFORMATION PAR  
DIFFÉRENTS PARTENAIRES**

.....P 19

## **DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC**

**RÉUNION PUBLIQUE  
PERMANENCES DES MAÎTRES D'OUVRAGE  
REGISTRES**



## CONSULTATION LIMINAIRE DES PARTENAIRES ET ACTEURS INSTITUTIONNELS

Les maîtres d'ouvrage ont souhaité consulter les partenaires ainsi que des acteurs institutionnels et associatifs intéressés par le projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin, en amont de la concertation publique. Ces rencontres se sont déroulées en deux phases.

Une première phase permettant de les informer et de recueillir leur vision du territoire et de la problématique des déplacements. Les acteurs suivants ont été rencontrés :

- L'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var ;
- La Métropole Nice Côte d'Azur ;
- L'Aéroport Nice Côte d'Azur ;
- La Régie des Lignes d'Azur ;
- La Ville de Nice ;
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur ;
- Le Département des Alpes-Maritimes ;
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Alpes-Maritimes ;
- La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Une seconde phase de réunions de pré-concertation menées par SNCF Gares & Connexions afin de répondre aux enjeux et aux questionnements, notamment techniques, liés au projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin. Les acteurs suivants ont été consultés :

- Le Marché d'Intérêt National ;
- La Ville de Saint-Laurent du Var ;
- L'Aéroport Nice Côte d'Azur ;
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur ;
- Le syndicat des taxis ;
- La commission intercommunale pour l'accessibilité – Transports ;
- La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports ;
- Les Amis du Rail ;
- Le GirMaralpin ;
- France Nature Environnement.

Ces échanges se sont déroulés de novembre 2016 à janvier 2017. Ils ont permis de préparer la concertation publique réglementaire qui s'est tenue du 9 mars au 8 avril 2017.

## DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

Des supports d'information ont été réalisés par les maîtres d'ouvrage afin d'annoncer la concertation, ses modalités ainsi que pour expliciter les caractéristiques et fonctionnalités du projet, les variantes et l'option d'aménagement soumises à l'avis du public.

L'information du public a été relayée via plusieurs outils de communication :

- Via les médias locaux ;
- Via la diffusion d'affiches ;
- Via la réalisation et la diffusion d'un dossier d'information ;
- Via la mise en œuvre d'expositions publiques avec une présence de la maîtrise d'ouvrage en gare de Nice Saint-Augustin à deux reprises, entre 17h et 19h en semaine et en mairie annexe ;
- Via la mise en place d'un site internet ;
- Via des relais d'information par les différents partenaires du projet.

## INFORMATION VIA LES MÉDIAS LOCAUX

L'information du public a été réalisée via :

- Un communiqué de presse annonçant la concertation et ses modalités qui a été transmis à la presse locale et publié dans C Direct / C New matin (presse gratuite de Nice) le 6 mars 2016 ;
- Un article de presse annonçant la concertation publique et la réunion publique publié dans Nice Matin le 22 mars 2017 ;
- Suite à la réunion publique, un article relatant la réunion publique a été publié par Nice Matin le 23 mars 2017. La réunion publique a également fait l'objet de la couverture de France bleu le lendemain.

## INFORMATION VIA LA DIFFUSION D’AFFICHES

Une affiche annonçant la concertation et ses principales modalités a été éditée en 400 exemplaires au format 40x60 cm.

Ces 400 affiches ont été diffusées sur les lieux et supports suivants :

- En mairie annexe de Nice Saint-Augustin au 2 boulevard Paul Montel à Nice du 9 mars au 8 avril 2017 ;
- En gare de Nice Saint-Augustin du 9 mars au 8 avril 2017 ;
- En gare de Saint-Laurent-du-Var du 9 mars au 8 avril 2017 ;
- Dans les bus de la Régie Lignes d’Azur (RLA) du 16 au 21 mars 2017 ;
- Dans les rames de tramway de Nice du 21 mars au 4 avril 2017.

## INFORMATION VIA LA RÉALISATION ET LA DIFFUSION D’UN DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le dossier support de la concertation publique a été réalisé sous un format de 20 pages A4. Il a été imprimé en 500 exemplaires, a été diffusé sous format papier à l’occasion de la réunion publique et lors de la seconde permanence des maîtres d’ouvrage. Il a également été mis à disposition du public :

- En version papier en mairie annexe de Nice Saint-Augustin et en gare de Nice Saint-Augustin dès le 22 mars 2017 ;
- En version informatique consultable et téléchargeable sur le site internet du projet ainsi que les sites des partenaires du projet dès le 9 mars 2017.
- Ce document présente de manière synthétique :
  - Le contexte et le site du projet ;
  - La présentation du projet de pôle d’échanges multimodal Nice Saint-Augustin ;
  - Les composantes du projet et les variantes d’aménagement soumises à la concertation ;
  - Le calendrier de réalisation, le coût et le financement.



## INFORMATION VIA LA MISE EN ŒUVRE D'EXPOSITIONS PUBLIQUES

Deux expositions publiques ont été mises en place durant toute la période de la concertation publique du 9 mars au 8 avril 2017, respectivement en mairie annexe de Nice et en gare de Nice Saint-Augustin.

Les supports des expositions étaient constitués de la manière suivante :

- En mairie annexe de Saint-Augustin, 75 Bd Paul Montel à Nice : un ensemble de 3 panneaux type roll-up au format 85x200 cm verticaux ;
- En gare de Nice Saint-Augustin :
  - Un ensemble de 3 panneaux au format 110x140 cm verticaux à l'entrée de la gare côté quai - direction Vintimille ;
  - Une bâche de 240x132 cm sous la marquise côté quai - direction Marseille.

Les panneaux présentent :

- Panneau 1 : le territoire et les objectifs du projet ;

- Panneau 2 : les composantes du projet et les solutions d'aménagement de l'espace multiservices soumis à la concertation publique ;
- Panneau 3 : les variantes d'aménagement des accès aux quais et l'option du parking soumises à la concertation ainsi que le calendrier de réalisation du projet.

## INFORMATION VIA LA MISE EN PLACE D'UN SITE INTERNET

Un site internet dédié au projet été mis en place pour annoncer la concertation publique et ses modalités dès le 9 mars 2017 : <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>.

Il a également permis au public de :

- S'informer sur le contenu du projet, notamment en proposant la consultation et le téléchargement des divers documents d'information produits dans le cadre de la concertation publique ;
- Prendre connaissance des moyens mis à disposition pour donner son avis et de poser des questions aux maîtres d'ouvrage sur le projet.

## INFORMATION VIA LES RELAIS D'INFORMATION PAR LES DIFFÉRENTS PARTENAIRES

### ❖ Relais numériques de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'information sur la concertation pour le projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin a été diffusée sur les canaux suivants :

- Site internet de la Région, sous forme d'actualité ;
- Pacamobilité, site de la Région PACA, dans son rôle d'autorité organisatrice des transports, pour la recherche d'itinéraires multimodaux à l'échelle de toute la région ;
- Facebook LER, pages dédiées aux lignes express régionales de transport par car ;
- Site intranet de la Région ;
- Site Infoler, article et renvoi sur le site du projet : <http://www.regionpaca.fr/en/actualites/detail-actualite/article/nice-saint-augustin-donnez-votre-avis-sur-le-pole-dechanges.html> ;
- Relais via le compte tweeter de Philippe Tabarot, vice-président aux transports.

### ❖ Relais de la mairie de Saint-Laurent-du-Var

A partir du 9 mars 2017, la mairie de Saint-Laurent-du-Var a relayé l'information :

- Par affichage en mairie ;
- Via son site internet, par renvoi sur le site du projet : <http://www.saintlaurentduvar.fr/concertation-publique-du-9-mars-au-8-avril-gare-saint-augustin>.

### ❖ Relais numériques par la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur

La Chambre de Commerce et d'Industrie a dédié une page au projet sur son site internet contenant :

- Un article sur le projet ;
- Les modalités de la concertation ;
- Les documents d'information en téléchargement ;
- Le lien de renvoi sur le site du projet : [http://www.cote-azur.cci.fr/Actualites-CCI/Actualites-economiques/Concertation-Pole-Multimodal-Nice-St-Augustin\\_375](http://www.cote-azur.cci.fr/Actualites-CCI/Actualites-economiques/Concertation-Pole-Multimodal-Nice-St-Augustin_375) ;
- Relais tweeter.

## ❖ Relais numériques par la DREAL PACA

La DREAL PACA a diffusé sur son site internet le lien de renvoi vers le site du projet à partir du 21 mars 2017 : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/pole-d-echanges-multimodal-de-nice-saint-augustin-r2214.html>.

## ❖ Relais numériques par la Métropole Nice Côte d'Azur

La Métropole Nice Côte d'Azur PACA a diffusé sur le site internet du tramway, « En ligne avec le tramway » une annonce de la concertation et un renvoi vers le site du projet à partir du 9 mars 2017 : <http://tramway.nice.fr/actualites/concertation-publique-futur-pole-multimodal-st-augustin-du-9-mars-au-8-avril-2017/>.

## DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC

### RÉUNION PUBLIQUE

Une réunion publique a été organisée au cours de la concertation publique au parc Phoenix, en salle Linné le mercredi 22 mars 2017 à 18h30.

La réunion publique était structurée en deux séquences :

- Une première partie de présentation détaillée du projet, réalisée par SNCF Gares & Connexions ;
- Un second temps d'échanges et de questions / réponses avec les participants.

La réunion publique a fait l'objet d'une synthèse présentant les différents échanges et contributions exprimées.

### PERMANENCES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Deux permanences avec les représentants des maîtres d'ouvrage ont été organisées en gare de Nice Saint-Augustin permettant des échanges individualisés :

- Mercredi 15 mars de 17h à 19h ;
- Jeudi 30 mars 2017 de 17h à 19h.

### REGISTRES

Trois registres permettant au public de s'exprimer ont été mis à disposition :

- En mairie annexe de Nice Saint-Augustin durant toute la période de concertation publique ;
- En gare de Nice Saint-Augustin durant toute la période de concertation publique ;
- Lors de la réunion publique le 22 mars 2017.

# BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE



## **BILAN QUANTITATIF**.....P 21

**MÉTHODE**

**PARTICIPATION DU PUBLIC**

**DONNÉES QUANTITATIVES RELATIVES AUX  
THÉMATIQUES**

**L'EXPRESSION DU PUBLIC CONCERNANT LES  
VARIANTES D'ACCÈS AUX QUAIS**

**EXPRESSION DU PUBLIC CONCERNANT L'OPTION  
DE PARKING EN PHASE 2**

**FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET**

## **BILAN QUALITATIF**.....P 30

**APPRÉCIATION GLOBALE DU PROJET**

**PRINCIPALES ATTENTES EXPRIMÉES**

**CRAINTES SOULEVÉES**

**QUESTIONS-RÉPONSES SPÉCIFIQUES**

## BILAN QUANTITATIF

### MÉTHODE

L'analyse quantitative proposée ci-dessous se base sur les éléments d'expression formulés au cours de la période de concertation publique du 9 mars au 8 avril 2017.

Les éléments qui sont comptabilisés synthétisent les formes d'expression suivantes :

- Avis transmis par voie postale ;
- Avis transmis par courriel ;
- Avis déposés dans les registres mis à disposition ;
- Questions posées aux maîtres d'ouvrage par courriel ;
- Questions posées aux maîtres d'ouvrage par voie postale ;
- Expressions recensées pendant la réunion publique ;
- Expressions recensées pendant les permanences.

### PARTICIPATION DU PUBLIC

Les actions d'information mises en œuvre par les maîtres d'ouvrage durant la période de concertation publique ont permis les retombées suivantes en matière de participation :

- 25 participants à la réunion publique et 12 prises de parole ;
- 5 avis déposés sur les registres papier mis à disposition ;
- 9 avis postés par courriel ;
- 2 avis postés par courrier.

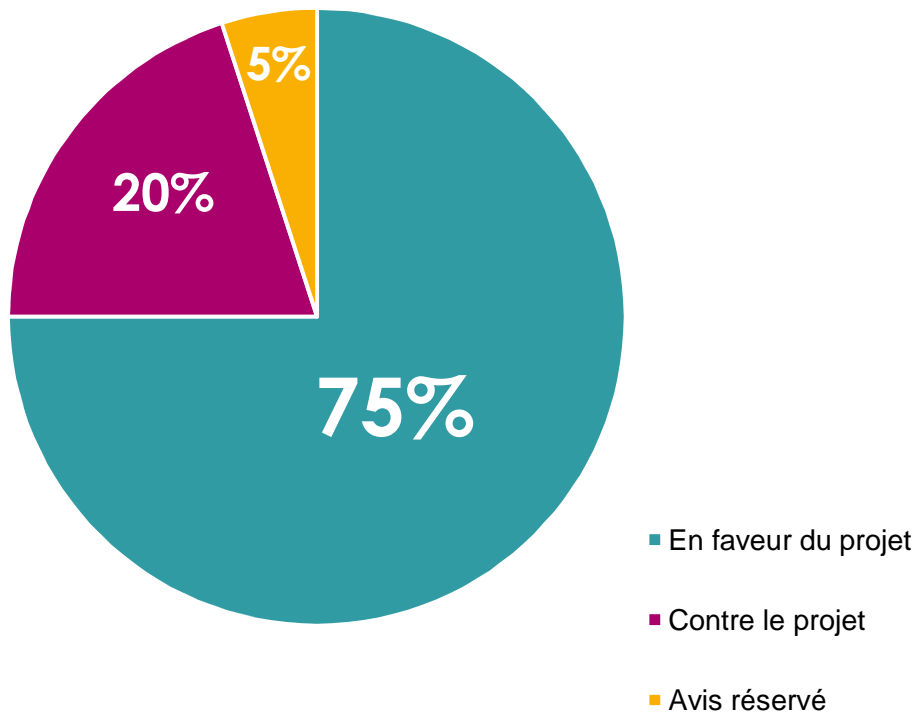
## DONNÉES QUANTITATIVES RELATIVES AUX THÉMATIQUES

### ❖ Evaluation favorable ou défavorable du projet

Les expressions vis-à-vis du projet se répartissent comme suit :

### Avis sur le projet

(20 expressions au total)



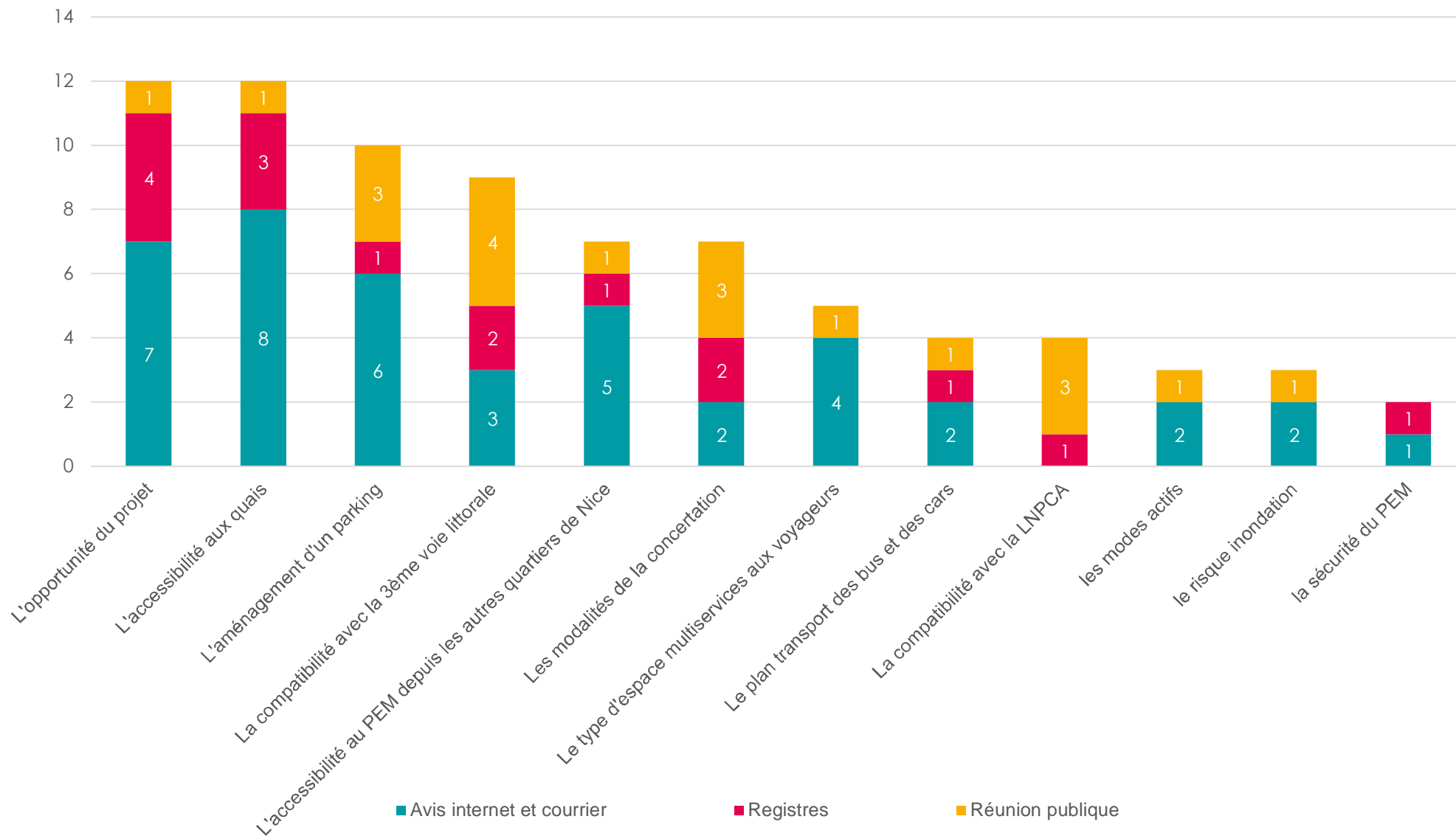
	POUR	CONTRE	RÉSERVÉ
AVIS INTERNET ET COURRIER	6	3	1
REGISTRES	4	0	0
REUNION PUBLIQUE	5	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>1</b>

## ❖ Thématiques abordées

Au cours de la période de concertation, 12 thématiques principales ont été abordées par les participants, elles sont classées par ordre décroissant du nombre d'avis :

- L'opportunité du projet ;
- L'accès aux quais pour tous, y compris aux personnes à mobilité réduite ;
- L'aménagement d'un parking pour les besoins des usagers de la gare ferroviaire ;
- La compatibilité du projet avec la réalisation d'une troisième voie du littoral ;
- L'accessibilité du pôle d'échanges multimodal depuis les autres quartiers de Nice et notamment depuis les collines ;
- Les modalités de la concertation et notamment la sécurisation du registre mis à disposition du public en gare de Nice Saint-Augustin ;
- Le type d'espace-voyageurs multiservices qu'il paraît pertinent d'aménager ;
- Le plan transports des bus et des cars.
- La compatibilité avec le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- La prise en compte des modes actifs : piétons, vélos notamment ;
- La prise en compte du risque inondation et de la sécurité des usagers ;
- La sécurité du pôle d'échanges multimodal et notamment la sécurité de l'accès aux quais.

## Nombre d'avis en fonction des thématiques abordées





## EXPRESSION DU PUBLIC CONCERNANT LES VARIANTES D'ACCÈS AUX QUAIS

Les modalités d'accès aux quais est la principale thématique soumise à la concertation ; les variantes d'accès aux quais sont les suivantes :

**Variante 1 : accès aux deux quais par passerelle, escalier et ascenseur :**

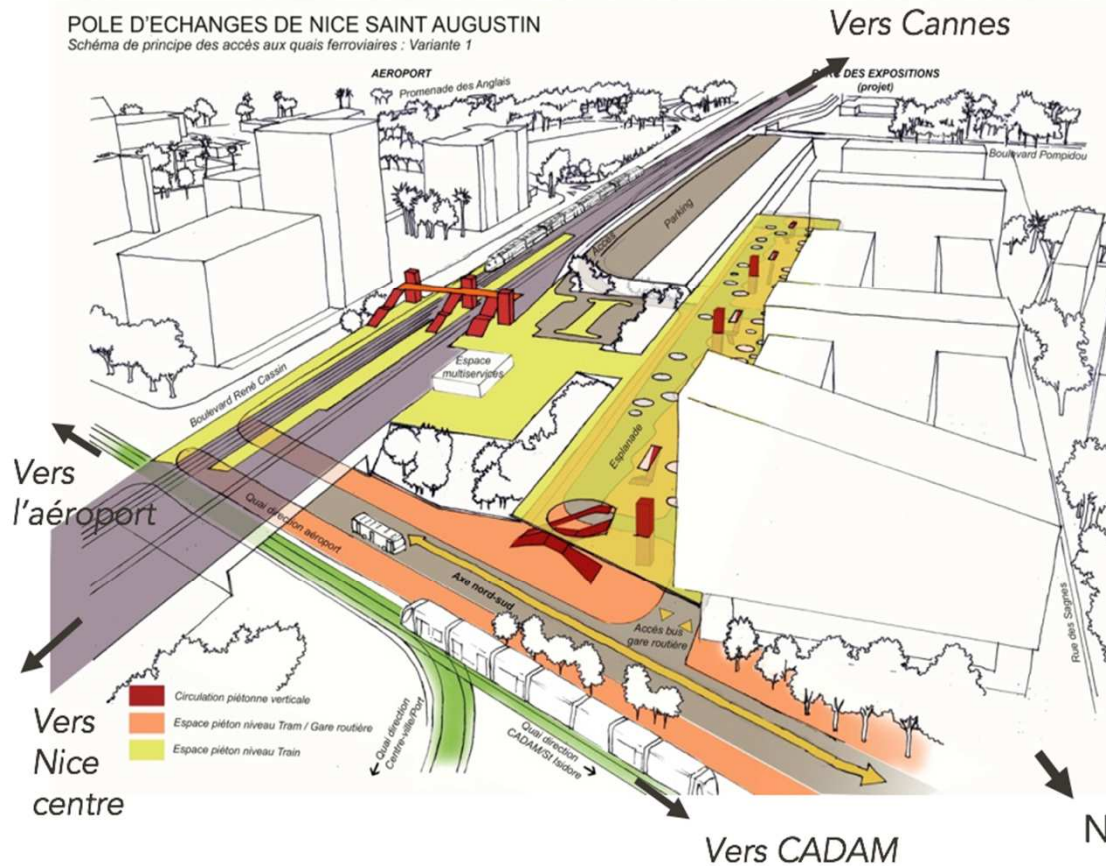


Figure 3 : vue du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin avec un accès aux deux quais par passerelle (source : AREP)

## Variante 1 : Accès aux quais par passerelle et ascenseurs

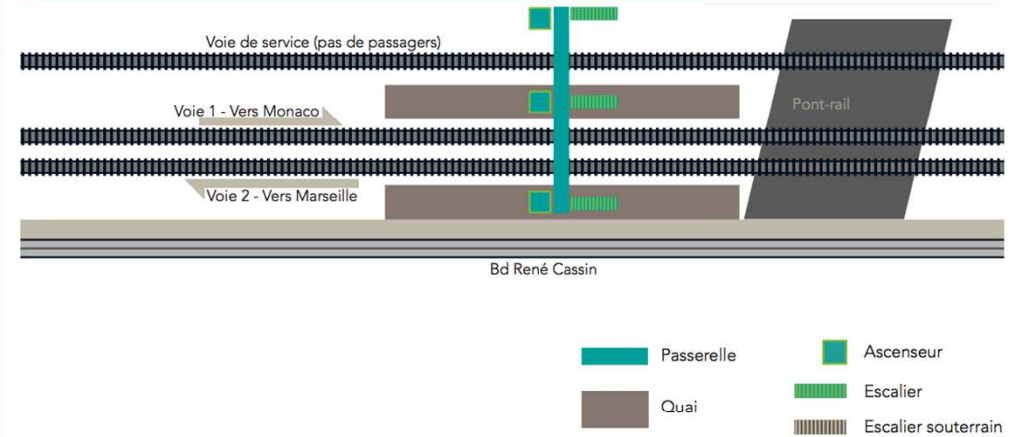


Figure 3bis : schéma d'accès aux quais par passerelle (source : SNCF Réseau / Réalisation : Magellan)

**Variante 1 + option** : gare ferroviaire biface – accès aux deux quais par passerelle, escalier et ascenseur et accès complémentaire au quai voie 2 par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin :

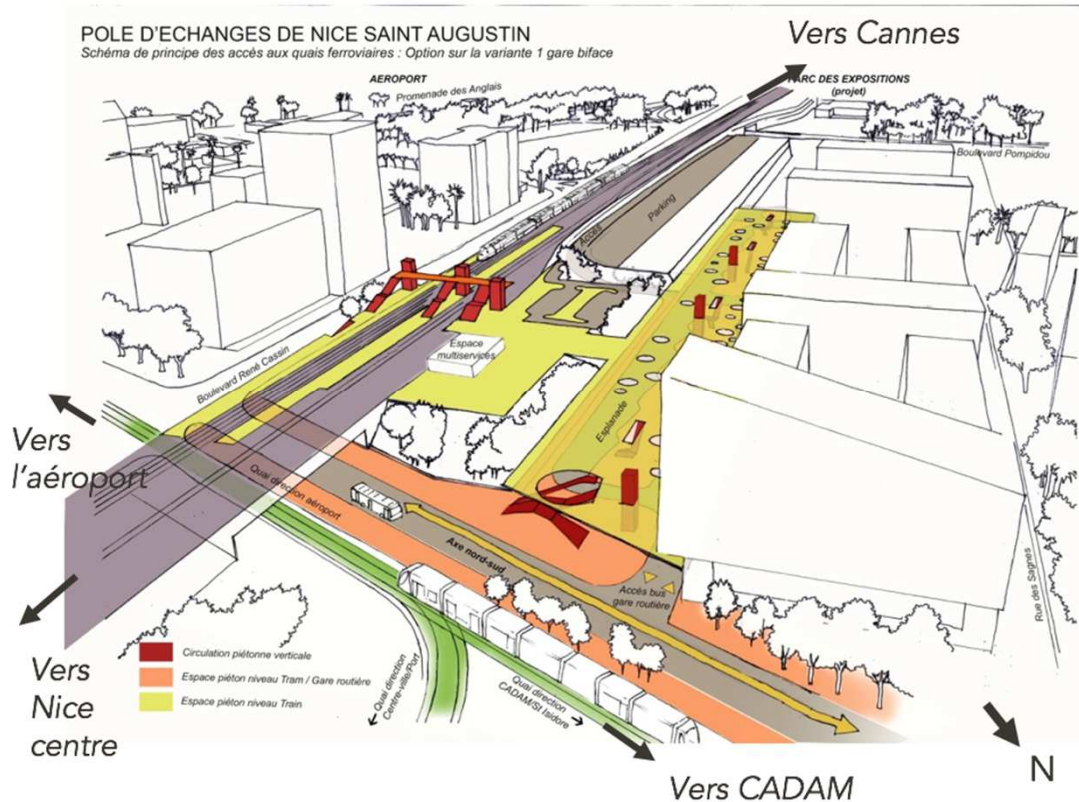


Figure 4 : vue du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin avec un accès aux deux quais par passerelle et un accès direct au quai sud depuis le boulevard Cassin (source : AREP)

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

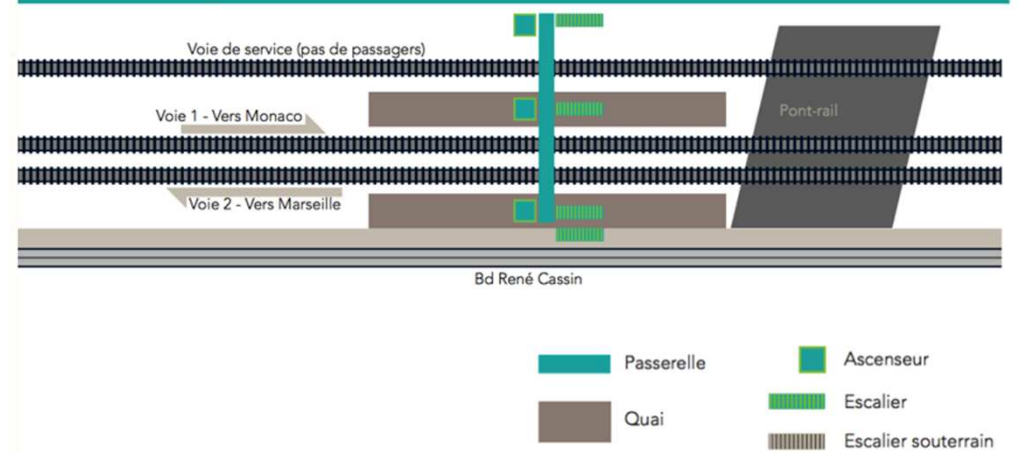


Figure 4bis : schéma d'accès aux quais par passerelle et ascenseurs + accès direct au quai sud depuis le boulevard Cassin (source : SNCF Réseau / Réalisation : Magellan)

**Variante 2** : accès au quai voie 1 par passerelle et ascenseur et accès au quai voie 2 par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin :

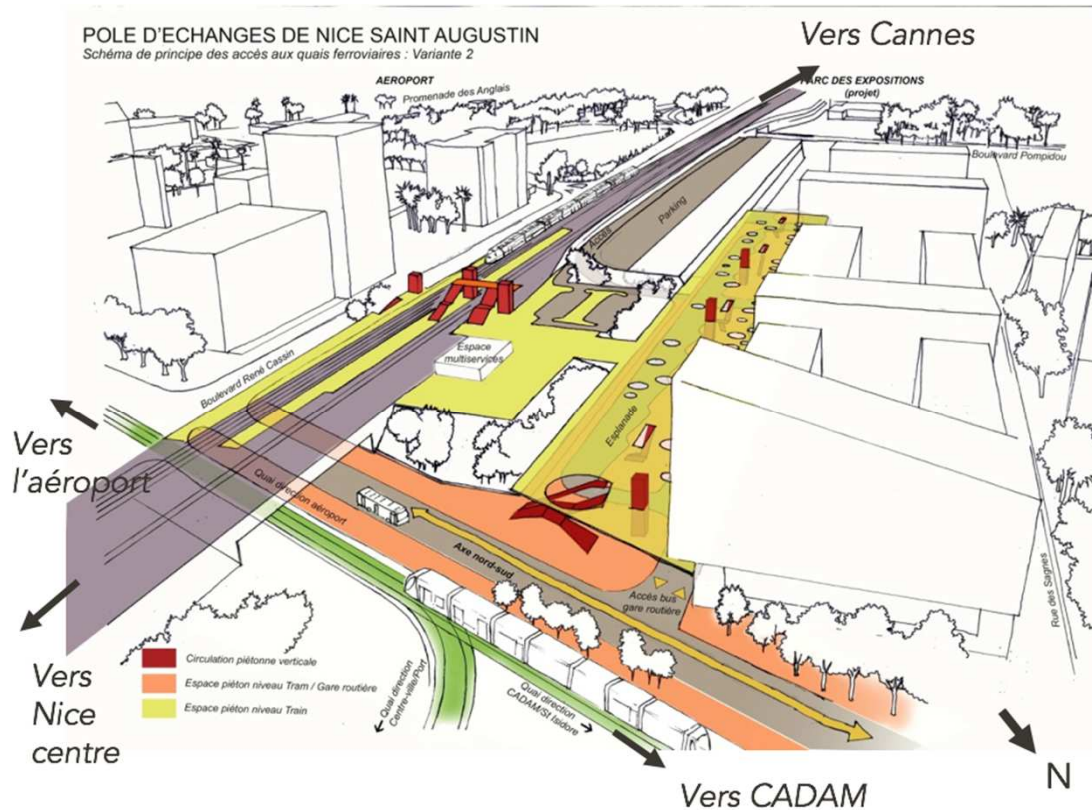


Figure 5 : vue du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin avec un accès au quai nord par passerelle et ascenseur et accès au quai sud depuis le boulevard Cassin (source : AREP)

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

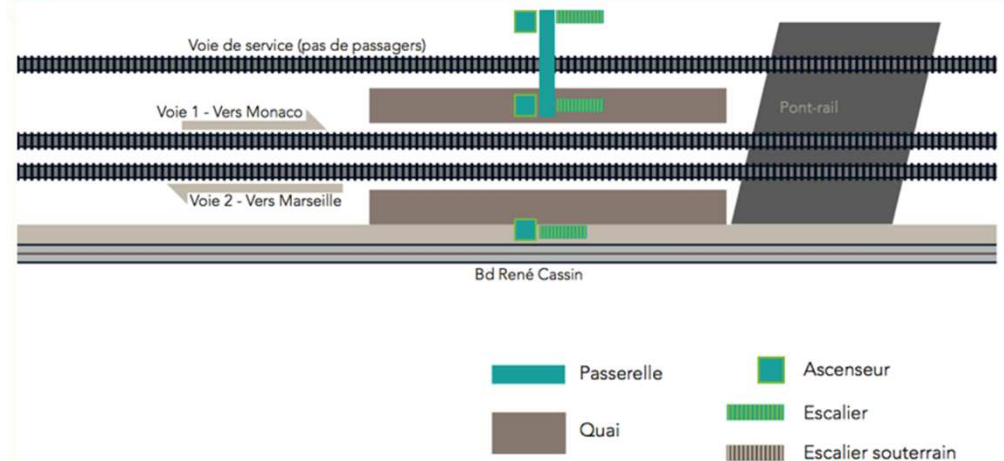


Figure 5bis : schéma d'accès au quai nord par passerelle et au quai sud depuis le boulevard Cassin (source : SNCF Réseau / Réalisation : Magellan)

**Variante 3** : accès souterrain au quai voie 1 à partir des espaces sous le pont-rail avec escalier et ascenseur et accès au quai voie 2 par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin :

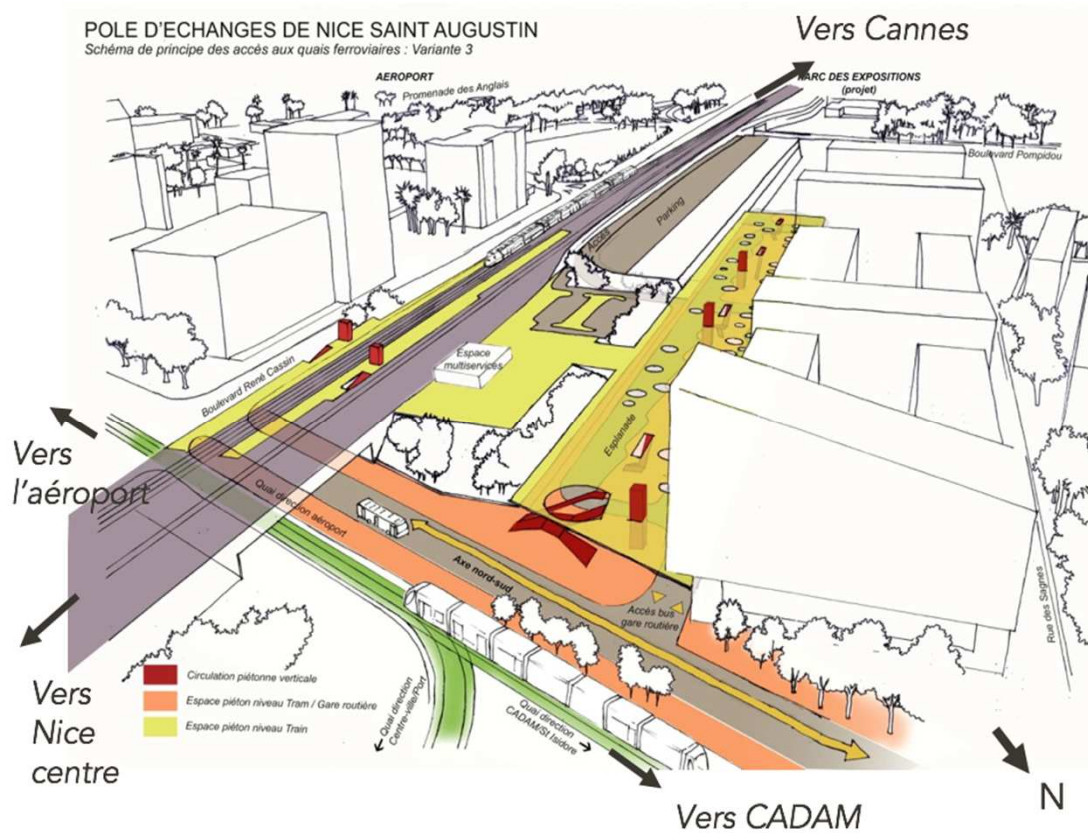


Figure 6 : vue du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin avec un accès au quai nord à partir des espaces sous le pont-rail et accès au quai sud depuis le boulevard Cassin (source : AREP)

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

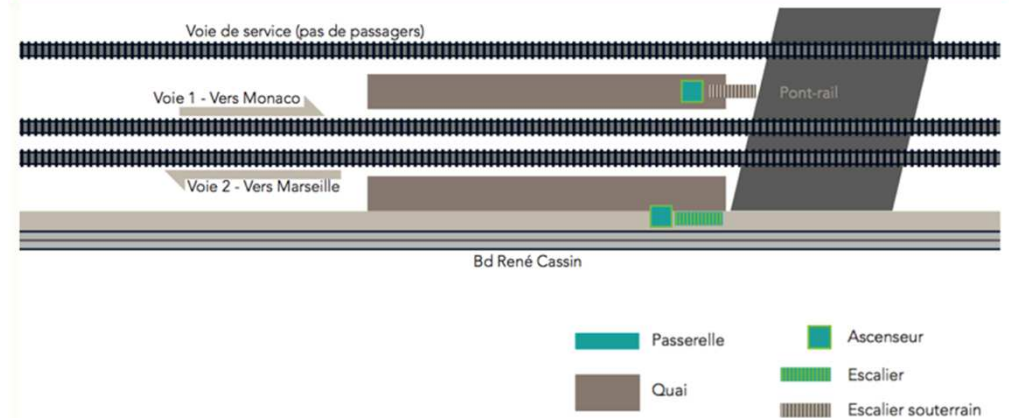
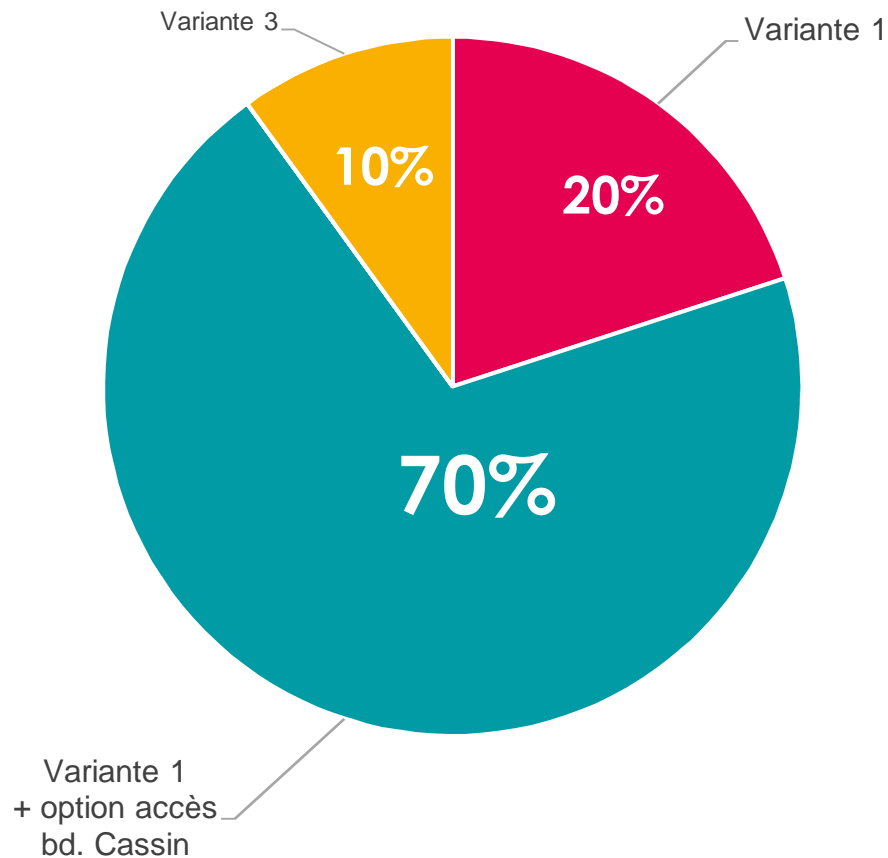


Figure 6bis : schéma d'accès au quai nord à partir des espaces sous le pont-rail et au quai sud depuis le boulevard Cassin (source : SNCF Réseau / Réalisation : Magellan)

Les interventions des participants ont concerné 3 variantes d'accès aux quais et une option proposées à la concertation :

## Accès aux quais (10 expressions au total)



	VARIANTE 1	VARIANTE 1 + OPTION	VARIANTE 2	VARIANT E 3
AVIS INTERNET ET COURRIER	0	6	0	1
REGISTRES	2	0	0	0
REUNION PUBLIQUE	0	1	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Les 10 participants à la concertation qui se sont exprimés sur les variantes d'accès aux quais se sont majoritairement positionnés en faveur de la variante 1, avec l'option de gare ferroviaire biface.

## EXPRESSION DU PUBLIC CONCERNANT L'OPTION DE PARKING EN PHASE 2

Rappel de l'option : aménagement en phase 2 d'un parking destiné aux besoins liés aux transports ferroviaires de 100 à 200 places de stationnement.

Deux participants se sont positionnés sur l'option de parking durant la concertation :

	EN FAVEUR DE L'OPTION	CONTRE L'OPTION
TOTAL	2	0

## FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET

Du 9 mars 2017 au 8 avril 2017, la fréquentation de la page internet du projet s'élève à 200 vues uniques.

## BILAN QUALITATIF

### APPRÉCIATION GLOBALE DU PROJET

A travers les avis exprimés pendant la concertation, le projet est globalement perçu comme opportun car il permet notamment :

- La desserte de l'aéroport par plusieurs modes de transport ;
- Le regroupement et le renforcement de plusieurs offres de transports en commun ;
- Une offre alternative à la voiture individuelle.

La concertation fait donc apparaître le fait que le projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin répond à un véritable besoin en matière de transport.

## PRINCIPALES ATTENTES EXPRIMÉES

De façon générale, les usagers attendent un pôle d'échanges multimodal fonctionnel et efficace. Ceci se traduit par les principales attentes exprimées par le public :

- Un niveau de services aux usagers de qualité et à la hauteur de l'ambition du projet et du territoire : une signalétique claire et à jour, une dépose-minute, des distributeurs de billets en nombre suffisant... avec un positionnement majoritaire sur les deux éléments que sont :
  - un accès fonctionnel aux quais depuis le quartier, c'est à dire une gare accessible à la fois depuis le nord et le sud avec la possibilité de passer aisément d'un quai à l'autre ;
  - l'aménagement d'un bâtiment-voyageurs ;
- L'importance de la fluidité d'accès au pôle d'échanges multimodal depuis les quartiers alentour et notamment les quartiers collinaires de Nice. Le public s'est en effet exprimé sur la nécessité de relier de manière fonctionnelle les résidents des collines au pôle d'échanges multimodal, soit par la mise à disposition de parkings relais, soit par des navettes.
- La bonne prise en compte des personnes à mobilité réduite dans l'ensemble des aménagements du pôle d'échanges multimodal : modes d'accès aux quais ferroviaires, dépose-minute dédié, quai routier dédié au chargement / déchargement dans la gare routière ;
- L'importance d'anticiper et de prévoir le stationnement nécessaire aux futurs usagers pour permettre le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs ;
- L'opportunité et l'intérêt de favoriser les modes actifs (vélos, piétons...) par l'aménagement d'itinéraires spécifiques et de parkings dédiés ;
- La bonne prise en compte de la sécurité sur toutes les composantes du projet, tant dans les aménagements (accès aux quais, percement de la dalle, plan de circulation permettant aux piétons de circuler en sécurité dans la gare routière...) que dans l'exploitation de l'équipement (agents de sécurité...) ;
- La création d'une 3ème voie à quai.

Les maîtres d'ouvrage ont apporté les éclairages ou éléments de réponse suivants à ces attentes.

A ce stade des études, beaucoup d'aspects du projet de pôle d'échanges multimodal restent à approfondir. Les études techniques vont se poursuivre et permettront de déterminer de manière précise les différentes composantes de l'opération et notamment :

- Les itinéraires piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite ;
- Le type d'espace multiservices pour les usagers ;
- Les éléments liés à la sécurité des biens et des personnes.

Les attentes du public sur le projet dans sa globalité, ainsi que son positionnement sur les composantes du projet soumises à la concertation (accès aux quais et option de parking) seront présentés au COPIL qui se prononcera sur les orientations à prendre pour la suite du projet.

## CRAINTES SOULEVÉES

Plusieurs craintes ont été soulevées par les participants à la concertation publique ; la ou les maîtrise(s) d'ouvrage concernée(s) ont apporté des éléments de réponse selon leur compétence.

### ❖ L'absence de moyens de stationnement pour les voitures

- La principale critique soulevée par les participants est l'absence de solution de stationnement dès la première phase du projet.

L'argument majeur développé consiste à mentionner que le report modal de la voiture vers les transports en commun urbains et interurbains (train et bus / cars notamment) ne pourra se faire que si le stationnement des voitures pour les usagers est facilité. Des participants estiment que, sans solution de stationnement attractive, les potentiels usagers du pôle d'échanges multimodal seraient dissuadés d'emprunter les transports collectifs.

#### → **Éléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage**

Concernant l'absence de moyens de stationnement, un parking relais sera créé en même temps que la station de tramway du CADAM et sera mis en service avec le tramway. Ce parking relais sera donc opérationnel dès la mise en service du PEM, en phase 1 du projet. Le parking silo existant du CADAM peut éventuellement constituer une solution de stationnement complémentaire.

L'option de parking en phase 2 du projet, sera soumise au comité de pilotage qui décidera des orientations à prendre, en fonction des plannings prévisionnels respectifs du projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin, du déplacement du MIN dont les emprises sont nécessaires à la réalisation de la phase 2 du pôle d'échanges multimodal et du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur.



## ❖ Le projet de troisième voie ferroviaire du littoral

- La crainte que le projet de pôle d'échanges multimodal ne compromette la poursuite du projet dit de troisième voie du littoral entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ville a été évoquée à plusieurs reprises, notamment lors de la réunion publique.

### → Éléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage

Les deux opérations sont totalement distinctes mais compatibles. Ainsi, le projet de pôle d'échanges multimodal ne compromet pas le projet de troisième voie du littoral.

- Le site de la future gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin dispose de l'emprise de la troisième voie, au nord. Des participants ont souhaité savoir si l'aménagement d'une gare à trois voies était envisageable afin de proposer un équipement en cohérence avec le projet de troisième voie du littoral ?

### → Éléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage

La troisième voie existante, située au nord du plateau de voies actuel, permet de recevoir des trains de marchandises, aujourd'hui comme après réalisation de la nouvelle gare Nice Saint-Augustin. En modifiant sa signalisation, son usage pourrait être dédié au transport de voyageurs, une éventualité qui serait compatible avec le projet de pôle d'échanges multimodal.

- Les participants ont évoqué la crainte que la vente des terrains de l'actuelle gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin prévue pour la réalisation de la voie Mathis ne compromette la réalisation du projet de troisième voie du littoral.

### → Éléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage

La vente du foncier du site actuel de la gare de Nice Saint-Augustin n'est pas liée au projet de troisième voie, qui reste encore possible.

## QUESTIONS-RÉPONSES SPÉCIFIQUES

Cette partie du bilan permet de lister les questions spécifiques formulées via les courriels, les courriers postaux ou les registres mis à disposition du public et de prendre connaissance des éléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage et partenaires concernés.

### ❖ Questions liées aux variantes d'accès aux quais

➤ Quels sont les avantages de la variante 1 par rapport aux variantes 2 et 3 ?

#### Réponse de SNCF Réseau :

Contrairement à la variante 1, les solutions 2 et 3 n'offrent pas de connexion directe visible pour se rendre à la gare routière ou au bâtiment multiservices pour les usagers descendant sur le quai sud (voie 2).

La variante 1 avec l'option de « gare biface » offre l'avantage de rendre la gare accessible directement depuis le boulevard Cassin, situé au sud. Cette solution présente néanmoins des inconvénients : l'accès Cassin pose d'importantes contraintes de sécurité des accès et de risques de traversées des voies.

La comparaison plus détaillée des variantes d'accès aux quais est présentée sous forme d'avantages et inconvénients de chacune des solutions dans le tableau ci-contre :

Solution	Variante 1 : accès aux quais par passerelle	Variante 1 et option accès Bd Cassin : gare biface	Variante 2 : accès au quai nord par passerelle – Accès au quai sud depuis Bd Cassin	Variante 3 : accès au quai nord depuis le pont rail – Accès au quai sud depuis Bd Cassin
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonne gestion des flux voyageurs en heure de pointe pour l'accès aux deux quais</li> <li>Intermodalité : accès simple à l'espace multiservices, à la gare routière et au tramway</li> <li>Sécurité de l'infrastructure</li> <li>Accès zone chantier simple</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonne gestion des flux voyageurs en heure de pointe pour l'accès aux deux quais</li> <li>Intermodalité : accès simple à l'espace multiservices, à la gare routière et au tramway</li> <li>Accès direct à la gare ferroviaire depuis le sud</li> <li>Accès zone chantier simple</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès direct au quai direction Marseille de la gare ferroviaire depuis le sud et le quai direction aéroport du tramway</li> <li>Accès zone chantier simple</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès direct à la gare ferroviaire depuis le quai direction aéroport du tramway</li> <li>Accès direct au quai direction Marseille de la gare ferroviaire depuis le sud et le quai direction aéroport du tramway</li> </ul>
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gare ferroviaire accessible uniquement via le nord</li> <li>Risques techniques compte-tenu de la nature des sols</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risques techniques accrus compte-tenu de la nature des sols</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion des flux : risque de traversées de voies nécessitant des protections supplémentaires</li> <li>Risques techniques accrus compte-tenu de la nature des sols</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion des flux : risque de traversées de voies nécessitant des protections supplémentaires</li> <li>Intermodalité : gare ferroviaire sans lien direct avec l'espace multiservices et la gare routière</li> <li>Accès zone chantier sous ouvrage complexe</li> <li>Risques techniques accrus compte-tenu de la nature des sols et des travaux</li> </ul>

## ❖ Questions liées à la gare routière

- La future gare routière accueillera-t-elle les cars de tourisme ?

### Réponse de la Métropole Nice Côte d'Azur :

Les cars de tourisme sont accueillis sur un parking dédié existant, situé en entrée de ville sur le site de Carras. Il n'est pas prévu de modifier cet accueil.

- Quelle est la réorganisation du réseau de bus et de cars ?

### Réponse de la Métropole Nice Côte d'Azur :

La réorganisation des bus et cars fait l'objet d'une étude de développement du réseau à l'horizon de la ligne T2 de tramway, dont les résultats ne sont pas encore finalisés et validés. L'un des principes de la restructuration est la mise en correspondance des lignes vers les stations de tramway afin de faciliter l'accès au centre-ville de Nice. Pour permettre de conserver une couverture géographique efficace du territoire, ces lignes fortes seront complétées par des lignes plus maillantes favorisant la desserte inter-quartiers. Les lignes collinaires et les liaisons depuis et vers la rive droite du Var seront améliorées. La restructuration sera également accompagnée d'une refonte des outils de communication du réseau (refonte des lignes, hiérarchisation, périodicité) afin de rendre plus lisible et donc plus attractif le réseau de bus de la Métropole.

Le pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin sera un point modal majeur pour cette correspondance avec les bus, notamment ceux en provenance de l'ouest.

- Que devient le parking actuel recevant les cars internationaux ?

### Réponse de la Métropole Nice Côte d'Azur et de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var :

Actuellement, une convention signée entre la Métropole Nice Côte d'Azur et Eurolines permet à ces derniers d'occuper le site jusqu'à la deuxième phase de réalisation de la gare routière. Cette dernière permettra par la suite d'apporter une solution aux bus internationaux.

Le devenir du site est géré par l'Etablissement public d'aménagement de la Plaine du Var. S'il venait à muter, le plan masse de la Zone d'Aménagement Concertée y préconise la réalisation d'un îlot.

- Les lignes de bus assurant le rabattement du tramway entreront-elles dans la gare routière ?

### Réponse de la Métropole Nice Côte d'Azur :

La principale vocation de la gare routière est d'accueillir les lignes de bus, notamment celles en provenance de l'ouest, assurant la correspondance avec le tramway.

- Des liaisons en bus entre les collines et le pôle d'échanges multimodal sont-elles prévues ?

## Réponse de la Métropole Nice Côte d'Azur :

La liaison entre les collines et le Pôle Multimodal de Saint-Augustin a été conçue sur la base du rabattement sur la ligne 2 de tramway. Celle-ci permet ensuite de rejoindre indifféremment le centre-ville de Nice et la zone de l'Arénas.

Par rapport à la situation actuelle, le rabattement sur la ligne 2 de tramway apporte une amélioration sur :

- La réduction des temps d'attente lors des correspondances bus / tramway avec une fréquence de passage du tramway élevée (à terme, un passage toutes les 3 minutes sur l'axe principal et toutes les 6 minutes sur la branche du CADAM, au lieu de 7 à 9 minutes avec la ligne 9/10 actuellement) ;
- Un temps de déplacement réduit notamment grâce à la priorité du tramway aux feux et sa vitesse en site central ;
- Le confort aux stations avec de nouveaux mobiliers et un accès au tramway à niveau ;
- L'information des voyageurs en temps réel (temps d'attente entre deux rames).

Le dispositif de rabattement des « collines » vers le tramway sera assuré par :

- Une ligne à forte fréquence reliant le CADAM et la station Ferber en desservant les voies Sainte-Marguerite, Napoléon III, Bosquets (tracé précis en cours de définition). Elle sera connectée au tramway aux stations CADAM, Digue des Français, Carras et Ferber, offrant ainsi une correspondance vers le pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin et la zone de l'Arénas ;
- Une ligne à très forte fréquence assurant une desserte renforcée du boulevard de la Madeleine et de l'hôpital l'Archet en rabattement sur le tramway à Magnan, pour une connexion efficace vers le centre-ville et la zone de l'Arénas ;
- D'autres lignes aux fréquences moins élevées assureront également la liaison entre les « collines » et la ligne 2 du tramway, pour une connexion efficace vers le centre-ville et la zone de l'Arénas, aux stations Magnan, Carras et Ferber : les lignes 11, 34, 60, 61, 62, 65, 73.

## ❖ Question liée aux modes actifs

- Il est dit dans la plaquette d'information que « les modes actifs seront facilités », pour les déplacements depuis et vers Saint-Laurent-du-Var, s'agit-il du point d'échanges vélo projeté, proche du pont ?

### Réponse des maîtres d'ouvrage :

La proximité du pôle d'échanges multimodal avec la commune de Saint-Laurent-du-Var favorise l'usage des modes actifs.

Une piste cyclable sera aménagée le long de la ligne 2 du tramway. Un raccordement entre les pistes cyclables existantes du littoral et celles de la ligne 2 de tramway est également prévu. La commune de Saint-Laurent-du-Var sera ainsi reliée au pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin par des pistes cyclables, via le littoral.

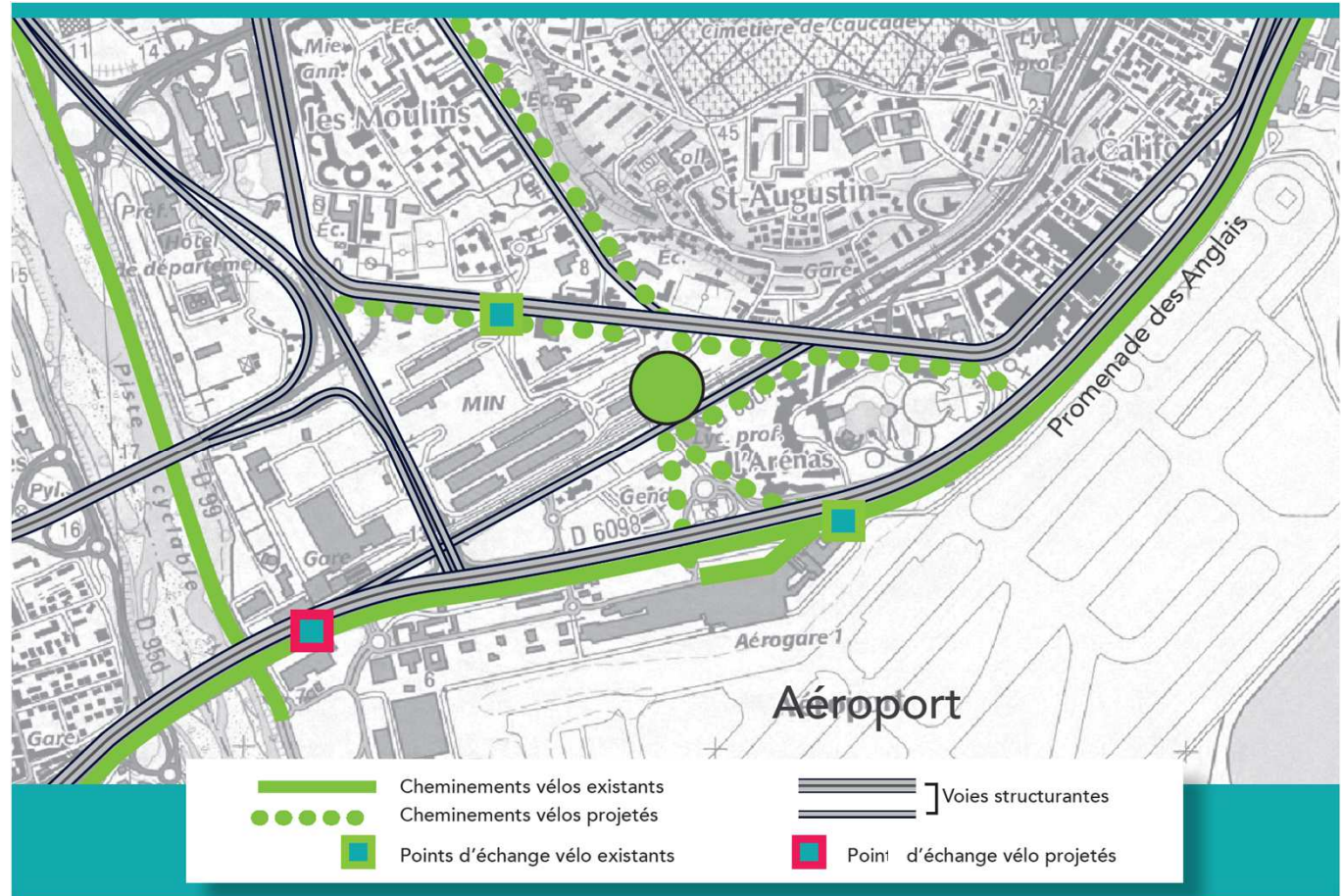


Figure 7 : schéma des projets de pistes cyclables et équipements dédiés aux cycles (source : EPA Plaine du Var / réalisation : Magellan)

# CONCLUSION : ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES



<b>DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>P 40</b>
<b>SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS.....</b>	<b>P 40</b>
<b>ORIENTATIONS RETENUES PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE POUR LA SUITE DU PROJET.....</b>	<b>P 41</b>

# CONCLUSION : ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

## DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le taux de participation relevé au cours de la concertation est modeste. Il faut toutefois noter la présence d'acteurs du milieu économique, favorables à la création d'un pôle d'échanges multimodal dans la Plaine du Var.

Les maîtres d'ouvrage ont noté un assentiment général au projet. La concertation s'est en effet déroulée de manière apaisée, sans contestations particulières envers le projet de pôle d'échanges multimodal.

Les principaux questionnements formulés au cours de la concertation par les participants ont porté sur le contenu du projet et sur sa compatibilité avec d'autres projets d'aménagement.

Les participants ont abordé les enjeux de mobilité sur le territoire des Alpes-Maritimes, notamment liés à des projets ferroviaires distincts du projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin (projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et projet de troisième voie du littoral principalement). Les maîtres d'ouvrage ont relevé peu de questionnements ou de remarques relatifs aux enjeux urbains du site.

D'un point de vue plus formel, certains participants ont regretté que les illustrations communiquées pendant la concertation aient été insuffisantes pour la bonne compréhension du projet. Un effort supplémentaire devra être fait sur la documentation graphique du projet pour permettre une compréhension plus aisée d'un site complexe, notamment lors de l'enquête publique.

## SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS

Les échanges lors la concertation ont mis en évidence un avis général positif concernant :

- L'opportunité du projet, partagée par les participants ;
- La pertinence du déplacement de la gare ferroviaire actuelle et de la création d'une gare routière sur un même site ;
- Les modalités d'échanges entre la gare ferroviaire et la gare routière adaptées aux besoins des usagers (ascenseurs et escalators) dans la mesure où leur bon état de marche est assuré.



# CONCLUSION : ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

Les principales attentes, liées au fonctionnement du futur équipement, sont :

- Des accès au pôle d'échanges multimodal et aux trains pratiques et adaptés aux modes de transports actifs (marche à pied, vélo ...)
- Un niveau d'accueil des voyageurs de qualité et en cohérence avec les ambitions du territoire ;
- Des accès en voiture et des parkings correctement dimensionnés pour répondre aux besoins des usagers sur le site du futur équipement (et notamment une aire de dépose minute) ou sur les différents sites de rabattement alentour ;
- Un plan de circulation pour les voitures, les bus et cars permettant de desservir le pôle d'échanges multimodal depuis les différentes provenances des usagers ;

Enfin, les participants ont mis en avant le besoin de compatibilité du projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin avec d'autres projets ferroviaires structurants :

- Le projet de troisième voie du littoral ;
- Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

## ORIENTATIONS RETENUES PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE POUR LA SUITE DU PROJET

A la suite de la concertation réglementaire L103-2 portant sur le projet de pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin, les maîtres d'ouvrage prennent les orientations suivantes pour la suite des études de conception :

### ❖ Accès aux quais :

- Choix de la variante 1 avec un accès aux deux quais par passerelle, munie d'escaliers et d'ascenseurs.
- Option gare « biface » : la faisabilité d'une solution économique pour un accès direct au quai sud, depuis le boulevard Cassin, sera évaluée dans la suite des études.
- En l'absence de possibilité de financer un accès depuis le boulevard Cassin dans le cadre de l'opération actuelle, des mesures conservatoires seront prises pour une réalisation ultérieure.

# CONCLUSION : ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

## ❖ L'espace multiservices

Aménagement d'un bâtiment-voyageurs, disposant d'au moins un guichet de vente de billets multimodaux et de moyens de vente automatiques.

## ❖ Parking – option en phase 2

- Réalisation d'un parking en phase 2 du projet, si l'investissement nécessaire est cohérent avec sa durée d'exploitation. Celle-ci devra être considérée au regard de l'intervalle entre la libération des emprises du MIN nécessaires et leur mobilisation pour les travaux de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, si la réalisation de ce projet était confirmée. Cet intervalle de temps est aujourd'hui incertain.
- Mise en place de signalétique indiquant les parkings de rabattement prévus et accessibles depuis le Pôle d'Échanges Multimodal.
- Recherche de solutions provisoires de stationnement, en phase 1, à proximité du pôle d'échanges multimodal en fonction des emprises disponibles.

## ❖ Intermodalité

- Mise en place d'un affichage multimodal au sein du pôle d'échanges multimodal.
- Recherche d'une solution de dépose-minute sur le boulevard Cassin.
- Recherche d'une solution de dépose-minute PMR dans l'enceinte du pôle d'échanges multimodal.

## ❖ Modes actifs

- Mise en place d'une signalétique directionnelle efficace pour les piétons et les vélos.
- Etude d'une rampe d'accès au parvis depuis l'axe Nord-Sud.
- Recherche de solutions pour l'aménagement d'un parking vélos sécurisé.

## ❖ Construction de la gare routière en 2 tranches (10 quais + 10 quais)

L'engagement de la phase 2 de la gare routière est fonction de la date de mise à disposition des emprises nécessaires, occupées aujourd'hui par le MIN et des capacités de financement disponibles.

# SUITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE



# SUITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le présent bilan sera partagé avec les membres du comité technique et ceux du comité de pilotage constitués des co-financeurs et principaux partenaires du projet. Sur la base des conclusions tirées de la concertation, le comité de pilotage arrêtera les orientations retenues pour la suite du projet. Elles constitueront la base des études de conception à venir.

Après que le bilan ait été arrêté par le président de la Métropole Nice Côte d'Azur, le président de SNCF Réseau et le directeur général de SNCF Gares & Connexions, les maîtres d'ouvrage le rendront public, avec sa mise en ligne sur la page internet dédiée au projet.

Tout au long de la conception du projet, la page internet du projet (<http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>) servira de point d'information et de liaison pour le projet.

L'Enquête publique constituera une nouvelle occasion de dialoguer avec le public : les études de conception détaillées ainsi que l'Etude d'impact du projet seront soumises au public lors d'une enquête menée au titre de l'article L123-2 du code de l'environnement. Lors de cette nouvelle consultation, le public pourra donner son avis sur un projet dont la conception sera bien plus détaillée. Un commissaire enquêteur, indépendant de la maîtrise d'ouvrage, mènera l'enquête et recueillera les avis de toutes les personnes et entités intéressées puis rédigera un rapport. Le rapport d'enquête sera joint notamment aux demandes de permis de construire.

# ANNEXES

**DÉCISIONS ET DÉLIBÉRATION DE LANCEMENT DE LA  
CONCERTATION**

**SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION  
PRESSE**

**CONTRIBUTIONS DES REGISTRES**

**CONTRIBUTIONS PAR MAIL**

**CONTRIBUTIONS PAR COURRIER POSTAL**

**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**





**Bureau Métropolitain  
Séance du 04 novembre 2016**

**PRESIDENCE : Monsieur Christian ESTROSI , président**

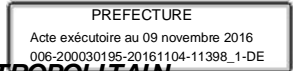
**DELIBERATION N° 21.13 : POLE D'ECHANGES MULTIMODAL TER NICE SAINT-AUGUSTIN :  
LANCLEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**

*Etaient présents: M. Christian ESTROSI, Mme Isabelle BRES, M. Alain FRERE, Mme Colette FABRON, M. Honoré COLOMAS, M. Gérard MANFREDI, M. Xavier BECK, M. Jean-Michel SEMPERE, M. Joseph SEGURA, M. Charles SCIBETTA, Mme Françoise MONIER, M. Jean-Paul DALMASSO, M. Jean THAON, M. Fernand BLANCHI, M. Bernard ASSO, M. Jean-François SPINELLI, M. Michel MEINI, M. Philippe PRADAL, M. Christian TORDO, M. Rudy SALLES, M. Jean-Marie BOGINI, M. Hervé PAUL, Mme Véronique PAQUIS, M. Antoine VERAN, M. Roger ROUX, M. Lauriano AZINHEIRINHA, Mme Martine OUAKNINE, M. Jean-Marie AUDOLI, Mme Martine BARENGO-FERRIER, Mme Paule BECQUAERT, Mme Josiane BORGOGNO, M. Philip BRUNO, M. Angelin BUERCH, M. René CLINCHARD, M. Bernard CORTES, M. Pierre-Paul DANNA, M. Jean-François DIETERICH, Mme Christelle D'INTORNI, M. Jean-Paul FABRE, M. Henri GIUGE, M. Claude GUIGO, M. Richard LIONS, M. Roger MARIA, M. Jean-Michel MAUREL, Mme Nicole MERLINO-MANZINO, Mme Murielle MOLINARI, Mme Anne SATTONNET, M. Dominique SCHMITT, M. Gérard STEPPEL, M. Emile TORNATORE, Mme Martine MARTINON, M. Gaël NOFRI, M. Patrick ALLEMAND, Mme Dominique BOY-MOTTARD, M. Marc-André DOMERGUE, M. Benoit KANDEL, Mme Maty DIOUF.*

*Etaient absents ou excusés : M. Stéphane CHERKI, M. Jacques DEJEANDILE, Mme Dominique ESTROSI-SASSONE, M. Pierre-Paul LEONELLI, Mme Joëlle MARTINAUX, M. Jean-Pierre BERNARD a donné pouvoir à M. Joseph SEGURA, M. Paul BURRO a donné pouvoir à M. Christian ESTROSI, Mme Patricia DEMAS a donné pouvoir à M. Jean-Marie AUDOLI, M. Loïc DOMBREVAL a donné pouvoir à Mme Anne SATTONNET, M. Alexandre FERRETTI a donné pouvoir à Mme Isabelle BRES, Mme Janine GILLETTA a donné pouvoir à M. Bernard ASSO, Mme Pascale GUIT a donné pouvoir à M. Jean-Michel SEMPERE, M. Jean-Pierre ISSAUTIER a donné pouvoir à Mme Colette FABRON, Mme Gisèle KRUPPERT a donné pouvoir à M. Alain FRERE, Mme Nadia LEVI a donné pouvoir à M. Philippe PRADAL, M. Louis NEGRE a donné pouvoir à M. Dominique SCHMITT, M. Christophe TROJANI a donné pouvoir à M. Roger ROUX.*

*Secrétaire : Madame Christelle D'INTORNI.*

A cours de cette séance, le bureau métropolitain s'est prononcé sur le dossier suivant :



**DELIBERATION DU BUREAU METROPOLITAIN**

<b>Séance du 04 novembre 2016</b>	<b>N° 21.13</b>
<b>RAPPORTEUR : Monsieur Philippe PRADAL - Président de la commission finances, ressources humaines et transport</b>	
<b>DIRECTION : Direction Tramway et Mobilité Durable</b>	
<b>OBJET : POLE D'ECHANGES MULTIMODAL TER NICE SAINT-AUGUSTIN : LANCLEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE</b>	

Le bureau métropolitain,

**Vu** le code général des collectivités territoriales, notamment les articles L.5211-41-3, L.5217-1 et L.5217-2,

**Vu** le code de l'urbanisme, notamment les articles L. 103-2 et R. 103-1,

**Vu** le décret n° 2014-1606 du 23 décembre 2014 portant transformation de la métropole dénommée « Métropole Nice Côte d'Azur »,

**Vu** la délibération n° 7 du conseil métropolitain du 11 avril 2014 portant délégations d'attributions au bureau en vertu de l'article L.5211-10 du code général des collectivités territoriales,

**Vu** la délibération n°21.4 du bureau métropolitain du 12 juillet 2016 relative au pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin - Conventions avec l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, SNCF Mobilités et SNCF Réseau – Approbation du protocole d'organisation des maîtrises d'ouvrage en phase d'avant projet et de deux conventions de financement,

**Vu** le protocole d'organisation des maîtrises d'ouvrage en phase Avant Projet du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin à intervenir avec l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var, la SNCF Mobilité Gares et Connexions et SNCF Réseau avec la métropole Nice Côte d'Azur,

**Vu** la convention de pilotage des procédures administratives exercée par SNCF Gares & Connexions concernant le pôle d'échanges multimodal de Nice Saint-Augustin en date du 16 septembre 2016, entre la métropole Nice Côte d'Azur, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions,

**Vu** la convention de maîtrise d'ouvrage unique des études d'avant projet exercée par SNCF Gares et Connexions concernant le pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin en date du 16 septembre 2016 signée entre la métropole Nice Côte d'Azur et la SNCF Gares et Connexions,

PREFECTURE	
Acte exécutoire au 09 novembre 2016 N° <del>216-13</del> 0030195-20161104-11398_1-DE	
Séance du 04 novembre 2016	
<b>OBJET</b> : POLE D'ECHANGES MULTIMODAL TER NICE SAINT-AUGUSTIN : LANCEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	

**Considérant** les décisions et procédures antérieures dans le cadre du projet urbain du Grand Arénas porté par l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var et notamment :

- Le bilan de la concertation sur le projet de zone d'aménagement concerté Grand Arénas du 20 juillet 2012

La déclaration de projet pour l'aménagement des espaces publics et voiries du pôle d'échanges multimodal de Nice-Saint-Augustin Aéroport du 8 juillet 2013,

**Considérant** que le Grand Arénas fait l'objet d'un vaste projet de développement urbain qui prévoit la construction d'un pôle d'échanges multimodal dont la mise en service est programmée entre 2018 et 2021, et qui comprend, les éléments suivants :

- le déplacement des infrastructures ferroviaires de la gare TER de Nice Saint-Augustin,
- la création d'une gare routière,
- la création d'un bâtiment-voyageurs multiservices pour les besoins de la gare SNCF et de la gare routière,
- la création d'un parking pour les besoins du pôle d'échanges multimodal,

avec pour objectif de concentrer et d'organiser cette importante offre de transports sur un site unique à fort potentiel de développement. Le pôle sera ainsi situé à l'entrée ouest de Nice, à proximité immédiate de l'Aéroport, sur un point stratégique de l'Opération d'Intérêt National « Eco-Vallée ». La position privilégiée de cette nouvelle offre de transports interconnectés est conçue pour favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs dans un contexte de saturation routière,

**Considérant** que l'opération pôle d'échanges multimodal TER de Nice-Saint-Augustin doit, préserver la possibilité de construire la gare TGV Nice-Aéroport, à horizon 2030, dans le cadre de la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui reste cependant soumise au bilan de sa concertation et aux décisions ministérielles à venir,

**Considérant** la nécessité de procéder à une concertation publique, dans le cadre des dispositions de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme,

**Considérant** que l'objectif poursuivi par cette concertation est d'informer sur le programme de l'opération et les lignes directrices de sa conception et de recueillir l'avis du public sur les aménagements en cours d'étude dans le cadre de l'opération pôle d'échanges multimodal TER de Nice Saint-Augustin, aujourd'hui en phase Avant Projet,

**Considérant** qu'après une présentation du programme et des études d'avant-projet sommaire, la maîtrise d'ouvrage sera particulièrement attentive à l'avis du public sur :

- les modalités d'accès aux quais et les cheminements,
- les services proposés aux voyageurs,
- les usages attendus des espaces publics et équipements à construire,
- la qualité des aménagements,

PREFECTURE	
Acte exécutoire au 09 novembre 2016 N° <del>216-13</del> 0030195-20161104-11398_1-DE	
Séance du 04 novembre 2016	
<b>OBJET</b> : POLE D'ECHANGES MULTIMODAL TER NICE SAINT-AUGUSTIN : LANCEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	

**Considérant** que la concertation aura pour objectif de faire converger les aménagements proposés avec les besoins et attentes du public,

**Considérant** que la concertation publique s'effectuera selon les modalités suivantes :

- l'information du public sur la tenue de la concertation et ses modalités sera réalisée par voie de presse, sur les sites internet des principaux partenaires de l'opération et par affichage. Cette information spécifiera les dates précises de la concertation et de la réunion publique,
- l'information du public sur les aménagements en cours d'étude dans le cadre de l'opération Pôle d'échanges multimodal TER de Nice Saint-Augustin celle-ci fera l'objet :
  - d'un dossier synthétique disponible sur les sites internet des principaux partenaires de l'opération,
  - d'une exposition sous forme de panneaux explicatifs accessible au public en gare de Nice Saint-Augustin et à la Mairie Annexe de Saint-Augustin,
- l'expression du public sera assurée par :
  - une réunion publique avec tenue d'un registre qui sera organisée à proximité du site du projet,
  - un moyen d'expression écrite disponible sur les sites d'exposition,
  - voie électronique (adresse mail accessible via le site du projet),
- la durée de la concertation, entendue comme la période de mise à disposition de l'information sur l'opération et des moyens de recueil de l'avis du public, ne pourra être inférieure à un mois. Cette concertation doit avoir lieu avant tout achèvement des avant-projets.

**APRES EN AVOIR DELIBERE ET PROCEDE AU VOTE**

**1°/ - décide du lancement de la procédure de concertation publique relative au projet de pôle d'échanges multimodal TER de Nice Saint-Augustin sur la commune de Nice,**

**2°/ - approuve les modalités d'organisation de cette concertation publique ainsi que les objectifs pour suivis, tels que précisés dans la présente délibération,**

**3°/ - autorise monsieur le président ou l'un des vice-présidents ou conseillers métropolitains délégués de signature à signer toutes les pièces consécutives à l'exécution de la présente délibération.**

**ADOpte A L'UNANIMITE**

**POUR EXTRAIT CONFORME  
 LE PRESIDENT,  
 Christian ESTROSI**

15/17, rue Jean-Philippe Rameau - CS 80001  
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX  
TÉL. : +33 (0)1 71 92 60 45



Le Président

Saint-Denis, le **06 MARS 2017**

Décision portant organisation de la concertation préalable  
Création du Pôle d'Echanges Multimodal TER Nice Saint Augustin

**Le Président de SNCF Réseau,**

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 à L.2111-25,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau et notamment l'article 39,

Vu le décret du 25 mai 2016 portant nomination du président délégué du directoire de la SNCF.

Vu la loi du 4 août n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire en application de laquelle « Réseau Ferré de France » (RFF) change de dénomination sociale et devient « SNCF Réseau »,

Vu la délibération du conseil d'administration de SNCF Réseau en date du 22 juillet 2015 portant délégation de pouvoirs à son président et fixant les conditions générales au sein de SNCF Réseau,

Vu les articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du code de l'urbanisme,

Vu le protocole d'organisation des maîtrises d'ouvrage du pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la métropole Nice Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var, SNCF Mobilité et SNCF Réseau,

Vu la convention de pilotage des procédures administratives exercé par SNCF Gares & Connexions relatif au pôle d'échanges multimodal de Nice Saint Augustin en date du 16 septembre 2016, entre la métropole Nice Côte d'Azur, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions,

Vu la décision portant organisation de la concertation préalable du 5 décembre 2016,

Vu la demande des partenaires de modifier la période de concertation afin d'avancer les études techniques,

**Décide de modifier la période de concertation relative à la Création du Pôle d'Echanges Multimodal TER Nice Saint Augustin.**

**Elle est organisée dans les conditions définies par le document annexé à la présente décision.**

**La concertation se déroulera du 9 mars au 8 avril 2017.**

Patrick JEANTET



# DECISION PORTANT ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE

## CREATION DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL TER NICE SAINT AUGUSTIN

Le Directeur Général de Gares&Connexions, branche de SNCF Mobilités.

Vu le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;

Vu la délibération du conseil d'administration de SNCF Mobilités en date du 16 juin 2015 portant délégation de pouvoirs du Conseil d'Administration au Directeur des Gares ;

Vu la décision du conseil d'administration de SNCF Mobilités en date du 24 septembre 2015 portant nomination de Monsieur Patrick ROPERT en qualité de Directeur des Gares ;

Vu les articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du code de l'urbanisme ;

Vu le protocole d'organisation des maîtrises d'ouvrage du pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin à intervenir entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole Nice Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;

Vu la convention de pilotage des procédures administratives exercé par SNCF Gares & Connexions relatif au pôle d'échanges multimodal de Nice Saint Augustin en date du 16 septembre 2016, entre la métropole Nice Côte d'Azur, SNCF Réseau et SNCF Mobilités Gares et Connexions ;

Vu la convention de maîtrise d'ouvrage unique des études d'avant projet exercée par SNCF Gares et Connexions concernant le pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin en date du 16 septembre 2016, entre la métropole Nice Côte d'Azur et SNCF Mobilités Gares et Connexions ;

Considérant les décisions et procédures antérieures dans le cadre du projet urbain du Grand Arénas porté par l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var et notamment :

- + Le bilan de la concertation sur le projet de zone d'aménagement concerté Grand Arénas du 20 juillet 2012,
- + La déclaration de projet pour l'aménagement des espaces publics et voiries du pôle d'échanges multimodal de Nice-Saint-Augustin Aéroport du 8 juillet 2013 ;

Considérant que le Grand Arénas fait l'objet d'un vaste projet de développement urbain qui prévoit la construction d'un pôle d'échanges multimodal dont la mise en service est programmée entre 2018 et 2021, et qu'il comprend les éléments suivants :

- + le déplacement des infrastructures ferroviaires de la gare TER de Nice Saint Augustin,
- + la création d'une gare routière,
- + la création d'un bâtiment-voyageurs multiservices pour les besoins de la gare SNCF et de la gare routière,
- + La création d'un parking pour les besoins du pôle d'échanges multimodal,

avec pour objectif de concentrer et d'organiser cette importante offre de transport sur un site unique à fort potentiel de développement. Le pôle sera ainsi situé à l'entrée ouest de Nice, à proximité immédiate de l'Aéroport, sur un point stratégique de l'Opérations d'Intérêt National « Eco-Vallée ». La position privilégiée de cette nouvelle offre de transports interconnectés est conçue pour favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs dans un contexte de saturation routière ;

Considérant que l'opération pôle d'échanges multimodal TER de Nice-Saint-Augustin doit, préserver la possibilité de construire la gare TGV Nice-Aéroport, à horizon 2030, dans le cadre de la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui reste cependant soumise au bilan de sa concertation et aux décisions ministérielles à venir ;

Considérant la nécessité de procéder à une concertation publique, dans le cadre des dispositions des articles L 103-2 et suivants du code de l'urbanisme ;

Considérant que l'objectif poursuivi par cette concertation est d'informer sur le programme de l'opération et les lignes directrices de sa conception et de recueillir l'avis

# Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin

## Bilan de la concertation

du public sur les aménagements en cours d'étude dans le cadre de l'opération pôle d'échanges multimodal TER de Nice Saint Augustin, aujourd'hui en phase Avant Projet ;

Considérant qu'après une présentation du programme et des études d'avant-projet sommaire, la maîtrise d'ouvrage sera particulièrement attentive à l'avis du public sur :

- + les modalités d'accès aux quais et les cheminements,
- + les services proposés aux voyageurs,
- + les usages attendus des espaces publics et équipements à construire,
- + la qualité des aménagements ;

Considérant que la concertation aura pour objectif de faire converger les aménagements proposés avec les besoins et attentes du public ;

Considérant que la concertation publique s'effectuera selon les modalités suivantes :

- + l'information du public sur la tenue de la concertation et ses modalités sera réalisée par voie de presse, sur les sites internet des principaux partenaires de l'opération et par affichage. Cette information spécifiera les dates précises de la concertation et de la réunion publique,
- + l'information du public sur les aménagements en cours d'étude dans le cadre de l'opération Pôle d'échanges multimodal TER de Nice Saint Augustin fera l'objet :
  - d'un dossier synthétique disponible sur les sites internet des principaux partenaires de l'opération,
  - d'une exposition sous forme de panneaux explicatifs accessible au public au moins en gare de Nice Saint-Augustin et à la Mairie Annexe de St Augustin,
- + l'expression du public sera assurée par :
  - une réunion publique avec tenue d'un registre qui sera organisée à proximité du site du projet,
  - un moyen d'expression écrite disponible sur les sites d'exposition,
  - voie électronique (adresse mail accessible via le site du projet),
- + la durée de la concertation, entendue comme la période de mise à disposition de l'information sur l'opération et des moyens de recueil de l'avis du public, ne pourra être inférieure à un mois. Cette concertation doit avoir lieu avant tout achèvement des avant-projets ;

décide du lancement de la procédure de concertation publique relative au projet de pôle d'échanges multimodal TER de Nice Saint-Augustin et  
approuve les modalités d'organisation de cette concertation publique ainsi que les objectifs poursuivis, tels que précisés dans la présente délibération,

Le Directeur Général de SNCF Gares & Connexions



Patrick Roperl

# ANNEXES

**DÉCISIONS ET DÉLIBÉRATION DE LANCEMENT DE LA  
CONCERTATION**

**SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION  
PRESSE**

**CONTRIBUTIONS DES REGISTRES**

**CONTRIBUTIONS PAR MAIL**

**CONTRIBUTIONS PAR COURRIER POSTAL**

**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**





## CONCERTATION PUBLIQUE

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

## DU 9 MARS AU 8 AVRIL 2017







DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES




## CONCERTATION PUBLIQUE

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

## DU 9 MARS AU 8 AVRIL 2017

#### INFORMEZ-VOUS

- Les moyens mis en œuvre :
- Un site internet : <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>
  - 2 expositions en gare de Nice Saint-Augustin et en Mairie annexe de Saint-Augustin, 75 Bd Paul Montel à Nice.

#### DONNEZ VOTRE AVIS

- Pour recueillir vos avis ou faire vos remarques :
- 2 registres pour recueillir les avis : un en mairie annexe et un en gare de Nice Saint-Augustin
  - Adresse mail : [concertation-nice-saint-augustin@sn.cf](mailto:concertation-nice-saint-augustin@sn.cf)
  - Adresse postale : SNCF Gares et Connexions – Bâtiment Mistral Étage 3 – Bureau 300 – 4 rue Léon Gozlan CS 70014 – 13331 Marseille Cedex 3

#### RENCONTREZ-NOUS

- Réunion publique le 22 mars 2017 à 18h30 – Salle Linné – Parc Phoenix, 405 Promenade des Anglais – Nice
- 2 permanences de SNCF en gare de Nice Saint-Augustin (dates à consulter sur le site internet)

<http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>







DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES




## CONCERTATION PUBLIQUE

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

## DU 9 MARS AU 8 AVRIL 2017







DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES




**CONCERTATION PUBLIQUE DU 9 MARS AU 8 AVRIL 2017  
SUR LE DÉPLACEMENT DE LA GARE SNCF ET LA CONSTRUCTION DE LA GARE ROUTIÈRE DE NICE SAINT-AUGUSTIN**

**LE TERRITOIRE DU PROJET**

Le Pôle d'échanges multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin : un élément structurant du futur quartier du Grand Arènes  
Le PEM Nice Saint-Augustin, équipement structurant de transports et d'intégration, est inclus dans le programme du Grand Arènes, zone d'aménagement concerté de l'Opération d'intérêt national de la Plaine du Var. Pour contribuer à l'attractivité et au rayonnement du territoire, le quartier comprend également :  
• Un parc d'expositions pour accueillir de grands événements nationaux et internationaux.  
• Un centre d'affaires de niveau international.  
• Un éco-quartier constitué de logements, commerces, hôtel et services.



Le projet de PEM Nice Saint-Augustin a été préparé dans le cadre du projet urbain du Grand Arènes. Ainsi, la date fixe l'objet d'une double concertation en avril 2017, portée par l'Établissement Public de la Plaine du Var.  
Cette nouvelle phase de concertation porte sur le fonctionnement général du PEM Nice Saint-Augustin et en particulier sur le déplacement de la gare ferroviaire Nice Saint-Augustin et la création d'une gare routière.

**UN SITE STRATÉGIQUE**

Des équipements de transport existants  
Le site du projet se situe au cœur de réseaux de transports très actifs :  
• Au niveau métropolitain : voies routières (route de Grenoble, voie Matis, Promenade des Anglais, ...) ainsi que réseau de bus urbains (Régle des Lignes d'Azur).  
• Au niveau interurbain : voie ferrée Marseille-Vintimille, autoroute A8, cars interurbains desservant le département et cars régionaux (SER).  
• Aux niveaux national et international : flux aériens liés à l'aéroport (deuxième de France).

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

De nouveaux équipements de transport en cours de réalisation  
La ligne ouest-est de tramway permettra de desservir, depuis le centre-ville de Nice, l'Aéroport Nice Côte d'Azur et le Grand Arènes (la mise en service est programmée en 2018). L'axe Nord-Sud est dédié exclusivement aux transports en commun et aux modes actifs, piétons et vélos et permettra notamment au tramway de rejoindre l'aéroport depuis le PEM Nice Saint-Augustin.

Les pistes cyclables et équipements liés permettront aux vélos de circuler de manière sécurisée entre le PEM Nice Saint-Augustin et les quartiers alentours.

**LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL : DES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS EFFICACES**

UN PROJET MULTI-PARTENARIAIRE  
Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin est porté par plusieurs partenaires : l'État, la Région Provence-Alpes Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur, l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var et SNCF. Le projet est issu d'une volonté commune d'amélioration des transports en commun.

LES BÉNÉFICES DU PROJET  
• Une offre de transports collectifs structurée, concentrée et plus importante pour favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.  
• Une amélioration significative des conditions de déplacements.  
• Une amélioration du confort et de la sécurité des voyageurs et usagers.  
• Une amélioration de l'accessibilité à tous y compris aux personnes à mobilité réduite.

TROIS MAÎTRES D'OUVRAGE POUR UN PROJET  
Le projet est porté par trois maîtres d'ouvrage différents, dont les paramètres d'actions sont répartis comme suit :

Métropole Nice Côte d'Azur	SNCF Alpes & Provence	SNCF Réseau
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tramway : travaux en sites</li> <li>Caractéristiques des services aux voyageurs</li> <li>Services aux voyageurs : accueil, information, billetterie, sécurité, confort, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Services aux voyageurs ferroviaires : accueil, quais, signalétique et accès aux quais</li> <li>Services aux voyageurs : accueil, information, billetterie, sécurité, confort, etc.</li> <li>Services aux voyageurs : accueil, information, billetterie, sécurité, confort, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastructures ferroviaires : accès, quais, signalétique et accès aux quais</li> <li>Services aux voyageurs : accueil, information, billetterie, sécurité, confort, etc.</li> <li>Services aux voyageurs : accueil, information, billetterie, sécurité, confort, etc.</li> </ul>

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

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

<http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>



**LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION**

Le programme du projet de PEM Nice Saint-Augustin soumis à la concertation prévoit :  
• Le déplacement vers l'ouest de la gare ferroviaire régionale Nice Saint-Augustin, sans modification de sa desserte.  
• La création d'une gare routière.  
• Une partie du terrain sera cédée à la Métropole Nice Côte d'Azur pour l'aménagement de la partie ouest de la voie Matis.  
• La création d'un espace voyageurs multiservices pour les besoins ferroviaires et routiers.  
Deux éléments du projet font l'objet de variantes :  
• L'accès aux quais ferroviaires.  
• La création d'un parking destiné aux usagers des transports ferroviaires.

Le devenir de la gare actuelle de Nice Saint-Augustin  
Après le déplacement de la gare ferroviaire régionale, le site historique sera fermé aux voyageurs. Son futur sera mis à disposition pour deux grands projets d'infrastructures de transport :  
• Une partie du terrain sera cédée à la Métropole Nice Côte d'Azur pour l'aménagement de la partie ouest de la voie Matis.  
• La création d'un espace voyageurs multiservices pour les besoins ferroviaires et routiers, en cohérence avec l'aménagement ultérieur de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.



LES SPÉCIFICITÉS DU SITE  
Le site du projet est organisé sur deux niveaux, celui du tramway et celui du train, séparés d'environ 7 mètres de dénivelé.  
Cette situation atypique couplée aux contraintes réglementaires ainsi qu'à la logique d'aménagement du Grand Arènes conduisent à réaliser la gare routière sous une éplanade.  
L'éplanade sera reliée à l'axe nord-sud par un escalier, complété par un escalier mécanique et un ascenseur. L'éplanade est conçue pour devenir un espace piéton majeur du Grand Arènes qui reliera, à terme, le futur Parc des expositions de Nice au Pôle d'Échanges Multimodal.

L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE MULTISERVICES  
L'aménagement d'un espace multiservices est prévu pour fournir des services aux usagers de la gare routière et de la gare ferroviaire (information, vente de billets).  
Trois solutions sont actuellement à l'étude :  
Solution 1 : un bâtiment voyageurs proche des quais ferroviaires, dans l'espace séparant la gare routière des voies ferrées.  
Solution 2 : un auvent proche des quais ferroviaires, avec distributeur de billets, information voyageurs, bancs, ...  
Solution 3 : un local à aménager dans l'un des programmes immobiliers jouxtant le PEM.

LES CARACTÉRISTIQUES FERROVIAIRES DU PROJET  
• Maintenir du plan des voies ferrées principales permettant d'éviter les interruptions de la circulation des trains voyageurs et fret.  
• Création de deux quais pour accueillir des trains régionaux de 220 mètres de long.  
• Accès aux quais par passerelle ou escalier depuis la variante 2 (variantes et une option proposées).  
• Accessibilité des personnes à mobilité réduite via des ascenseurs.

LA GARE ROUTIÈRE  
• Création d'une gare routière de 20 quais.  
• Implantation sous une dalle portant l'éplanade espace public aménagé par l'EPAL.  
• Des quais pour l'arrêt des bus disposés de part et d'autre d'une allée centrale.  
• Des quais de régulation pour les cars et les bus en attente pour longue durée.

Le coût et le financement du projet  
Montant prévisionnel du projet soumis à la concertation :  
• Infrastructures ferroviaires  
• Accès aux quais  
• Gare routière  
• Espaces multiservices  
Il est estimé entre 45 et 57 M€ selon les variantes retenues.

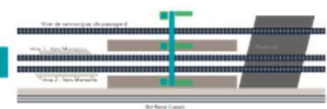
Pour vous exprimer sur le projet  
• Un site internet : <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>  
• Trois registres dans les expositions (en gare de Nice Saint-Augustin et en Maine Anneau de St-Augustin, 75, Bd Paul Montal à Nice et lors de la réunion publique du 22 mars à 18h30 à la salle Linéa du Parc Phoenix, 405 Promenade des Anglais à Nice).  
• Une adresse mail : [concertation-nice-saint-augustin@sn.cf](mailto:concertation-nice-saint-augustin@sn.cf)

**LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION**

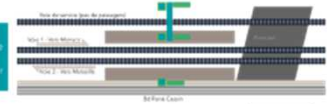
**L'ACCÈS AUX QAIS**

Le projet présente trois variantes d'accès ainsi qu'une option :

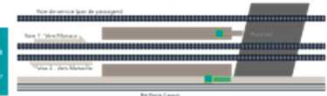
Variante 1  
 Accès aux quais par passerelle et ascenseurs



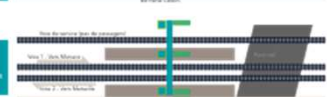
Variante 2  
 Accès au quai voie 1 face nord en direction de Monaco par passerelle et ascenseurs.  
 Accès au quai voie 2 face sud en direction de Marseille par escalier depuis le boulevard René Cassin avec ascenseurs.



Variante 3  
 Accès souterrain au quai voie 1 face nord en direction de Monaco à partir des quais par passerelle et ascenseurs.  
 Accès au quai voie 2 face sud en direction de Marseille par escalier depuis le boulevard René Cassin avec ascenseurs.



Option sur la variante 1 : gare ferroviaire biface  
 Accès aux quais par passerelle et ascenseurs.  
 Accès au quai voie 2 face sud en direction de Marseille par escalier depuis le boulevard René Cassin avec ascenseurs.



**LE PARKING – OPTION EN PHASE 2**

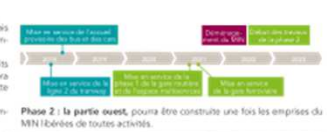
Le parking est destiné aux besoins liés aux transports ferroviaires (véhicules particuliers et véhicules de service). Ainsi, il pourrait compter entre 100 et 200 places de stationnement.  
Sa réalisation est conditionnée par la date de libération des emprises du Marché d'intérêt national (MIN), sur lesquelles il est projeté.  
Il serait accessible par le boulevard Pompidou et par les voies de la ZAC du Grand Arènes dès que celles-ci seront mises en service.



**LE CALENDRIER DE RÉALISATION**

**UNE RÉALISATION EN DEUX PHASES**

Les partenaires prévoient une mise en service du PEM dans des délais cohérents avec l'arrivée du tramway et la livraison des programmes immobiliers.  
La partie ouest de la gare routière et le parking du projet seront construits sur les emprises actuellement exploitées par le MN dont l'activité sera transférée sur la commune de la Caude. Afin de tenir compte de cette situation, la construction de la gare routière est phasée.  
Phase 1 : la partie est, située sur des emprises disponibles, est programmée au plus tôt.  
Phase 2 : la partie ouest, pourra être construite une fois les emprises du MN libérées de toutes activités.





## CONCERTATION PUBLIQUE

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

**DU 9 MARS AU 8 AVRIL 2017**



DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES

MÉTROPOLE  
NICE CÔTE D'AZUR



## SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>Le territoire du projet</b>	<b>4</b>
La proximité avec le quartier d'affaires de l'Arénas	4
La proximité avec l'Aéroport	5
Les précédentes consultations du public concernant le projet urbain	5
L'enjeu du projet : mettre en place une offre de transport structurée	6
Les fréquentations actuelles et attendues	6
Une configuration actuelle qui atteint ses limites	6
Les bénéfices attendus du projet	7
<b>Le projet de pôle d'échanges multimodal</b>	<b>8</b>
<b>Les acteurs du projet</b>	<b>8</b>
Trois maîtrises d'ouvrage pour un projet	8
Un cadre urbain prédéfini par l'aménageur public	8
Les partenaires du projet	9
<b>Des équipements existants ou en cours de réalisation</b>	<b>9</b>
<b>Le projet de PEM Nice Saint-Augustin soumis à la concertation</b>	<b>10</b>
Spécificités du site	11
La dimension ferroviaire du projet	11
La gare routière	11
L'espace multiservices	14
<b>Les variantes soumises à la concertation</b>	<b>14</b>
L'accès aux quais	14
Le parking – option en phase 2	16
Le devenir de la gare ferroviaire actuelle	16
<b>Le calendrier de réalisation</b>	<b>16</b>
Une réalisation en deux phases	16
<b>Le coût et le financement</b>	<b>18</b>
Montant prévisionnel de l'opération	18
Les partenaires financiers	18
<b>Glossaire</b>	<b>19</b>
<b>La concertation</b>	<b>20</b>

## INTRODUCTION

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

Il comprend les aménagements suivants :

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

Deux éléments du projet font l'objet de variantes :

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

## LE TERRITOIRE DU PROJET

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

**L'OIN de la Plaine du Var comprend trois opérations principales :**

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

### LA PROXIMITÉ AVEC LE QUARTIER D'AFFAIRES DE L'ARÉNAS

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

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



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

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

### LA PROXIMITÉ AVEC L'AÉROPORT

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

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

**Chiffres clés du Grand Arénas :**  
**49** hectares dont 750 000 m<sup>2</sup> de capacité constructible  
**22 000** emplois potentiels  
**2 000** logements

Source : site de l'EPA Plaine du Var

### LES PRÉCÉDENTES CONSULTATIONS DU PUBLIC CONCERNANT LE PROJET URBAIN

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

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

L'aéroport Nice Côte d'Azur, c'est :

**12 millions** de passagers en 2015

Plus de **100 destinations** en vols directs

**64%** du trafic commercial vers l'international et **36%** vers la France





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

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

**Les fréquentations actuelles et attendues**

La gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin est desservie par les trains régionaux effectuant les liaisons entre la gare des Arcs-Draguignan, dans le Var et la gare de Vintimille, en Italie. Actuellement, 4 trains par heure circulent entre Antibes et Nice Saint-Augustin.

À desserte ferroviaire équivalente, les prévisions concluent à une augmentation significative de sa fréquentation dans les années à venir.

**Quelques chiffres :**

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

**12<sup>e</sup> gare de la région** tous voyageurs confondus (TER, TGV, TET, ...)

**2<sup>e</sup> gare de la région** pour le transport ferroviaire régional (TER)

**Une configuration actuelle qui atteint ses limites**

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

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

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



**Les bénéfices attendus du projet de PEM Nice Saint-Augustin**

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

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

**Les principaux bénéfices attendus du PEM sont :**

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

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

**Les fréquentations prévisionnelles du PEM**

**Nouvelle gare ferroviaire :** 2 millions de voyages par an en 2030, soit près du double de la situation actuelle.

**Nouvelle gare routière :** 4 millions de voyages / an à sa mise en service

**Tramway (arrêt PEM) :** 6 millions de voyages / an à sa mise en service

## LE PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM)

### LES ACTEURS DU PROJET

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

#### Trois maîtrises d'ouvrage pour un projet

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

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

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

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

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

#### Un cadre urbain prédéfini par l'aménageur public

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



### Les partenaires du projet

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

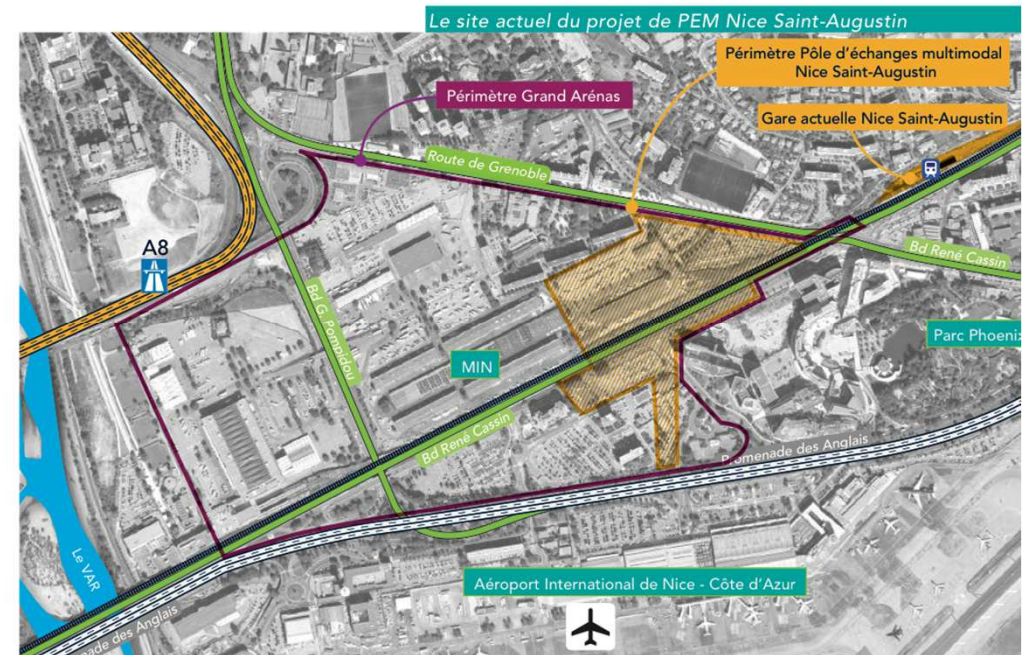
Les partenaires sont :

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

### DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS OU EN COURS DE RÉALISATION

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

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



### LES « MODES ACTIFS » (PIÉTONS ET CYCLISTES)

De façon générale, la tendance sur 10 ans indique une progression de 23% des transports en commun dans le département. Elle doit se poursuivre dans les années à venir. *« Mobilité dans les Alpes Maritimes » - Comité départemental Transport/Déplacements / ADAAM, mai 2015.*



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

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



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

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

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

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

Deux éléments du projet font l'objet de variantes :

- l'accès aux quais ferroviaires
- la création d'un parking destiné aux usagers des transports ferroviaires (Option en phase 2).

#### Spécificités du site

La conception du PEM prend en compte une contrainte forte due à la configuration du site qui s'organise sur deux niveaux, celui du tramway et celui du train.

L'enjeu est de relier les deux niveaux d'espaces publics séparés par 7 mètres de dénivelé. Ces différences altimétriques, couplées à la logique d'aménagement du Grand Arénas ainsi qu'aux contraintes réglementaires (PLU, PPRI) conduisent à réaliser la gare routière sous une esplanade.

L'esplanade est reliée à l'axe nord-sud par un escalier, complété par un escalier mécanique et un ascenseur conçus en cohérence avec le projet urbain. L'esplanade est conçue pour devenir, à terme, un espace piéton majeur du Grand Arénas qui reliera le futur Parc des expositions de Nice au pôle d'échanges multimodal.

#### La dimension ferroviaire du projet

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

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

Techniquement, les principales caractéristiques ferroviaires du projet sont :

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

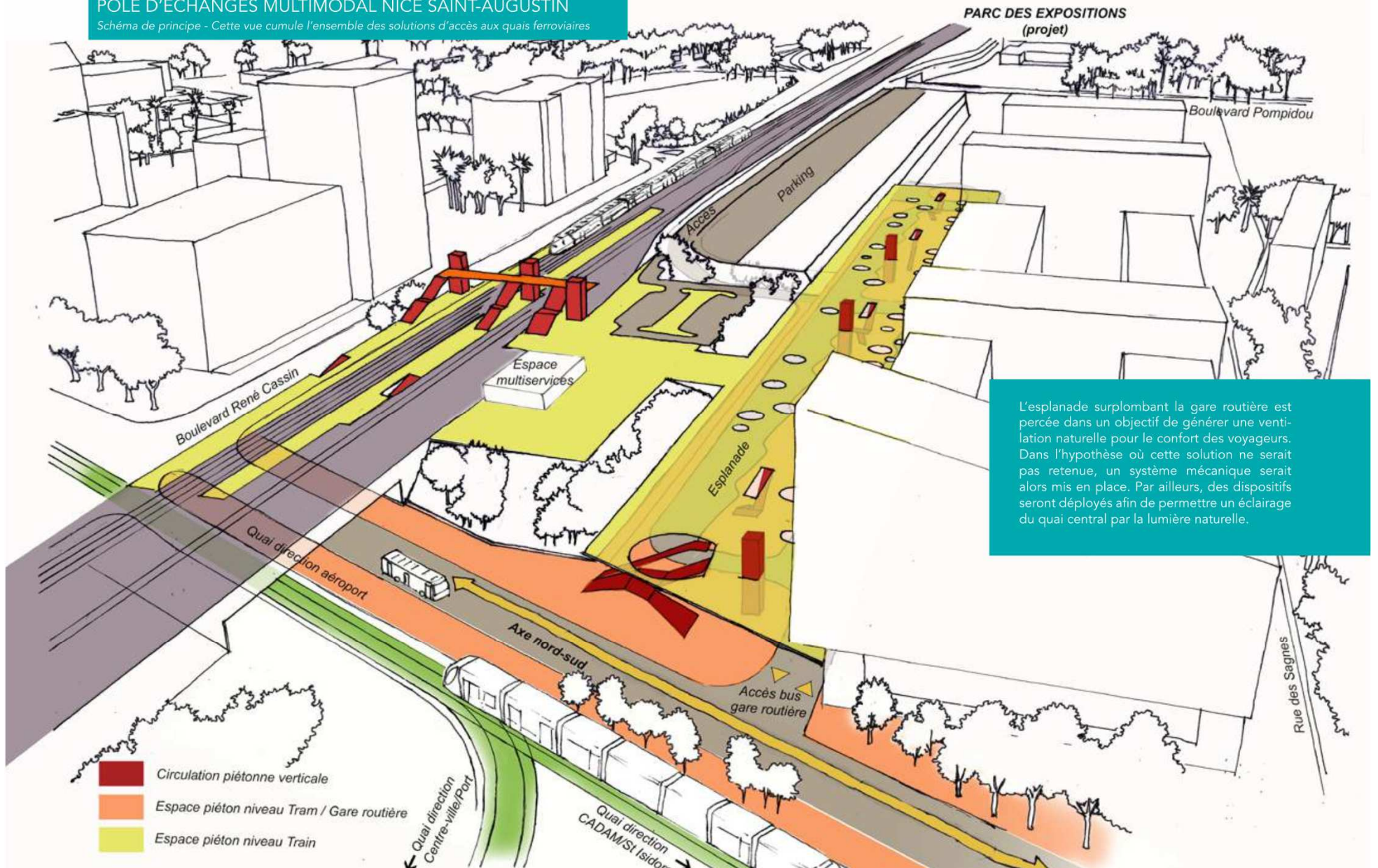
#### La gare routière

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

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

**PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL NICE SAINT-AUGUSTIN**

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



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

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

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

**L'espace multiservices**

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

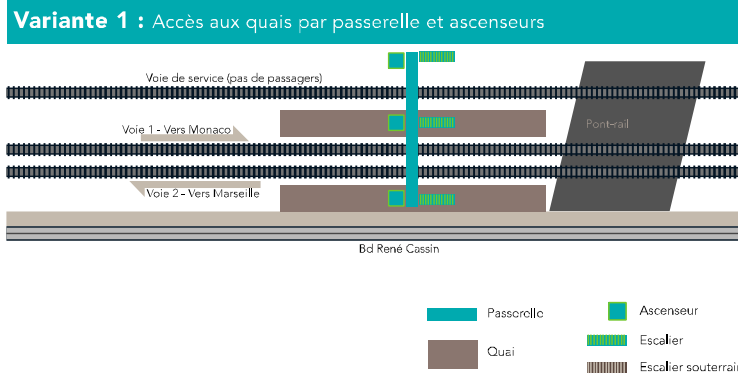
Trois solutions sont actuellement en cours d'étude :

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

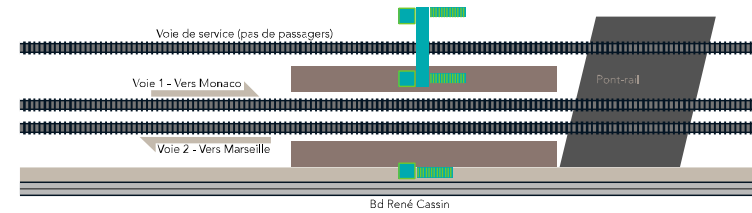
**LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION**

**L'accès aux quais**

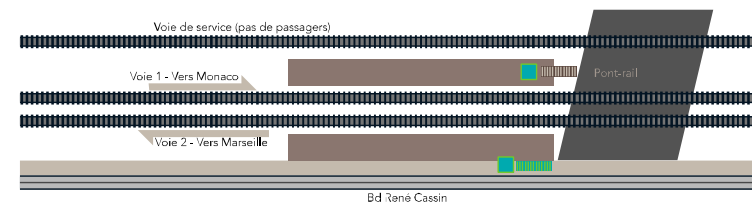
Trois variantes d'accès ainsi qu'une option sont soumises à la concertation.



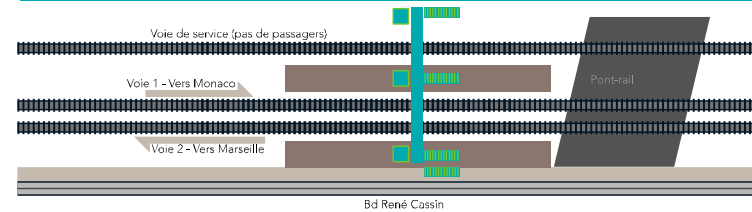
**Variante 2**  
**Accès au quai voie 1 (voie Nord – direction Monaco) par passerelle et ascenseurs.**  
**Accès au quai voie 2 (voie Sud – direction Marseille) par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassin.**



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



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



**Le parking – option en phase 2**

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

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

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

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

- la durée d'exploitation d'un parking situé sur des emprises pouvant être mobilisées par les travaux de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), si la réalisation du projet était confirmée
- la date de mise à disposition des emprises du MIN

- la réalité du besoin de stationnement à terme, en fonction de l'ampleur de l'évolution des usages (évolution des parts modales, développement du quartier) et du développement des parkings-relais de la métropole.

**LE DEVENIR DE LA GARE FERROVIAIRE ACTUELLE**

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

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

**LE CALENDRIER DE RÉALISATION**

La mise en place au plus tôt de l'intermodalité dans le secteur de la ZAC du Grand Arénas constitue un des principaux enjeux du projet. Les partenaires du projet de PEM Nice Saint-Augustin

prévoient une mise en service du PEM dans des délais cohérents avec l'arrivée du tramway et avec la livraison des programmes immobiliers.



**Une réalisation en deux phases**

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

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

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

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



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



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

**La compatibilité avec le projet LNPCA**

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

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

- le dimensionnement de la gare routière est défini afin de réserver la place nécessaire à la création du plan à 2 voies de Nice-Aéroport et de son bâtiment voyageurs

- le plan de voie de Nice-Aéroport est conçu avec l'objectif de conserver les quais construits dans le cadre du projet de déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin en les adaptant aux besoins de la gare de Nice-Aéroport

- les espaces publics et les circulations (esplanade, cheminements piétons, escaliers...) et la gare routière sont dimensionnés pour accueillir les flux de voyageurs attendus à l'horizon 2050

- le projet de Nice-Aéroport pourra être réalisé tout en gardant la nouvelle gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin ouverte aux voyageurs.

## LE COÛT ET LE FINANCEMENT

### Montant prévisionnel de l'opération

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

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

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

### Les partenaires financiers

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

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

Une partie du programme du PEM Nice Saint-Augustin est déjà inscrite au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour l'aménagement des infrastructures ferroviaires et services aux voyageurs, à hauteur de 15 M€.

À ce stade du projet, la clé de répartition financière n'est pas encore définie. Les partenaires travaillent actuellement à l'élaboration des modalités de financement.

## GLOSSAIRE

### Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) :

Lieu où se connectent différents modes de transports - train, métro, bus, modes actifs (piétons et cycles)... - qui facilite les correspondances.

### Contrat de Plan État – Région (CPER) :

document contractuel par lequel l'Etat et la Région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets d'aménagement structurants pour le territoire.

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

### Opération d'Intérêt National (OIN) :

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

### Plan Local d'Urbanisme (PLU) :

document d'urbanisme fixant les règles d'utilisation des sols et imposant des contraintes d'aménagement et de construction.

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

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

## LA CONCERTATION

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

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

### Pour l'information du public

- Le présent dossier d'information réunissant l'ensemble des informations relatives au projet soumis à la concertation publique
- Un site internet permettant de s'informer sur l'opération et de télécharger les différents documents d'information du public : <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>
- Deux expositions publiques, l'une en gare de Nice Saint-Augustin et l'autre en mairie annexe de Saint Augustin – 75, boulevard Paul Montel à Nice, accessibles pendant toute la durée de la concertation publique.

### Pour la participation et le recueil de l'expression du public

- Une réunion publique le 22 mars 2017 à 18h30 à Nice (Salle Linné – Parc Phoenix, 405 Promenade des Anglais – Nice) ;

- Deux permanences du maître d'ouvrage en gare de Nice Saint Augustin, en soirée (les dates seront indiquées sur le site internet du projet)
- Trois registres papier mis à disposition du public, respectivement en gare de Nice Saint-Augustin, en mairie annexe de Saint-Augustin à Nice, durant toute la période de concertation et lors de la réunion publique
- Une adresse mail : [concertation-nice-saint-augustin@sn.cf](mailto:concertation-nice-saint-augustin@sn.cf)
- Une adresse postale :  
SNCF Gares & Connexions  
Bâtiment Mistral – Concertation PEM NSA  
Étage 3 – Bureau 300  
4, rue Léon Gozlan – CS 70014  
13331 MARSEILLE CEDEX 03.

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



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



DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES

MÉTROPOLE  
NICE CÔTE D'AZUR





# ANNEXES

**DÉCISIONS ET DÉLIBÉRATION DE LANCEMENT DE LA  
CONCERTATION**

**SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION**

**PRESSE**

**CONTRIBUTIONS DES REGISTRES**

**CONTRIBUTIONS PAR MAIL**

**CONTRIBUTIONS PAR COURRIER POSTAL**

**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**





SNCF-DIRECTION RÉGIONALE PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

ET LA MÉTROPOLÉ NICE CÔTE-D'AZUR

NICE, LE 6 MARS 2017

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

# LANCEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE DÉPLACEMENT DE LA GARE SNCF ET LA CONSTRUCTION DE LA GARE ROUTIÈRE DE NICE SAINT-AUGUSTIN

### UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE POUR INFORMER LE PUBLIC

La concertation publique relative au déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin et la création d'une gare routière au sein d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de l'aéroport de Nice Côte d'Azur se déroulera entre le **9 mars** et le **8 avril 2017** en présence de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Département des Alpes-Maritimes.

Cette concertation réglementaire (au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme) consiste à informer le public et recueillir son avis sur le contenu du projet.

### UNE GARE AU CŒUR DE LA ZAC DU GRAND ARÉNAS

L'Etat, la Région Provence Alpes Côte d'Azur, la Métropole Nice Côte d'Azur et le groupe SNCF mènent en partenariat un projet de Pôle d'échanges multimodal de Nice Saint Augustin.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Métropole Nice-Côte d'Azur sont maîtres d'ouvrage de cette opération qui prend place au sein de la ZAC du Grand Arénas, dans la Plaine du Var et s'inscrit dans un programme d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal comprenant une gare ferroviaire, une gare routière, une station de tramway, des places de stationnement, des stations vélos bleus, ...

La concertation publique porte notamment sur :

- Le déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin d'environ 500 mètres vers l'ouest à proximité de l'aéroport Nice Côte d'Azur
- L'aménagement d'une gare routière
- La création d'un espace multiservices lié aux besoins ferroviaires et routiers
- La création d'un parking pour les usagers

### LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Du **9 mars** au **8 avril 2017**, les maîtres d'ouvrage vont à la rencontre des habitants et des usagers pour les informer du projet et recueillir leurs avis.

#### Le public peut s'informer

- Par le biais d'une plaquette d'information décrivant l'opération
- Par la tenue de 2 expositions sur l'opération entre le 9 mars et le 8 avril 2017, l'une en gare de Nice Saint-Augustin et l'autre en mairie annexe de Nice Saint Augustin – 75, Boulevard Paul Montel, 06200 Nice
- En consultant le site internet de l'opération où il pourra y télécharger les différents documents d'information à l'adresse <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>

#### Le public peut s'exprimer

- Lors de la réunion publique du 22 mars 2017 à 18h30 – Parc Phoenix – Salle LINNE, 405 Promenade des Anglais – Nice
- A l'occasion de deux rencontres en gare de Nice Saint Augustin dont les dates seront précisées sur le site Internet de la concertation
- Sur l'un des trois registres papier disponibles en gare de Nice Saint-Augustin, en mairie annexe de Nice Saint Augustin et lors de la réunion publique du 22 mars 2017
- Par courrier électronique à l'adresse : [concertation-nice-saint-augustin@sncf.fr](mailto:concertation-nice-saint-augustin@sncf.fr)
- Par courrier postal à l'adresse : SNCF Gares & Connexions – Concertation PEM NSA – Etage 3 – Bureau 300 – 4, rue Léon Gozlan – CS 70014 – 13331 MARSEILLE CEDEX 03

### LES PARTENAIRES DU PROJET



#### Contacts presse :

Pour SNCF Gares & Connexions

SERVICE PRESSE SNCF PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR : 04 13 25 15 15

Pour la Métropole Nice Côte d'Azur

SERVICE PRESSE NCA

Corinne Artusio – 04.97.13.50.06 – [corinne.artusio@nicecotedazur.org](mailto:corinne.artusio@nicecotedazur.org)  
Elodie Ching – 04.97.13.51.08 – [elodie.ching@nicecotedazur.org](mailto:elodie.ching@nicecotedazur.org)

Tramway.nice.fr 09032016

## Concertation publique sur le futur pôle multimodal de St Augustin du 9 mars au 8 avril 2017

9 mars 2017 [Ligne Ouest<>Est Californie / Cassin / Saint-Augustin Infos Travaux, News & Politics](#)



La concertation publique relative au déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin et la création d'une gare routière au sein d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, se déroulera entre le **9 mars et le 8 avril 2017**, sur les lieux suivants :

gare de Nice Saint-Augustin  
mairie annexe de Nice Saint Augustin au 75 Boulevard Paul Montel à Nice

**Vous pouvez aussi consulter le site internet de l'opération et y télécharger les différents documents d'information à l'adresse <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>**

**Une réunion publique aura également lieu le 22 mars 2017 à 18h30 dans la salle Linné du Parc Phoenix (405 Promenade des Anglais – Nice).**

Retrouvez ci-contre le communiqué de presse complet et le flyer d'information relatifs à cette concertation publique : [CP pôle St Augustin](#) ; [plaquette explicative](#)

Nice Matin 22032017

**Réunion publique  
concertation gare  
Nice St-Augustin**  
Aujourd'hui, à 18 h 30, au  
Parc Phoenix, salle Linné,  
405, promenade des  
Anglais.

# Côte d'Azur

## À qui profitent les 44 M€ débloqués par la Région ?

Lors de la dernière commission permanente de la Région, 144 M€ de financements ont été débloqués, dont 44 M€ pour les Alpes-Maritimes. Ces financements concernent aussi bien l'emploi que la culture, la sécurité ou le tourisme... Voici quelques exemples de ces dotations régionales dans les Alpes-Maritimes.

### Transport et aménagement du territoire:

- 461017 € pour la protection des installations portuaires de la Figuerette à Theoule-sur-Mer.  
- 373333 € pour le financement des études en vue de la réalisation du futur pôle d'échanges multimodal de Nice-Saint-Augustin aéroport.  
- 63600 € pour l'aménagement cyclable à Tourrettes-sur-Loup.

**Formation professionnelle :**  
- 455000 € pour le CFA de Carros.

### Agriculture, environnement et énergie:

- 75000 € pour des travaux d'entretien et de restauration de la Siagne (Auribeau-sur-Siagne).  
- 88000 € pour des travaux de confortement du quartier du Gourg à Carros.  
- 31000 € pour le soutien à la Fédération départementale de la pêche pour la protection des milieux aquatiques.  
- 250000 € pour l'acquisition

d'une ferme agricole par la commune et l'installation de jeunes agriculteurs à Saint-Martin-du-Var.

### Culture et tourisme:

- Cannes: fonctionnement de l'école régionale d'acteurs de Cannes - ERAC: 585000 €; financement de trois compagnies cannoises: compagnie Arketal pour 32000 €, la compagnie Tandaim pour 20000 € et la compagnie Théâtre du Verseau pour 1800 €.  
- Carros: fonctionnement du Forum Jacques-Prévert, 80000 €.  
- Cipières: restauration de l'église Saint-Mayeul, près de 64000 €.  
- Mouans-Sartoux: fonctionnement de l'Espace de l'Art Concret, 200000 €.  
- Mougins: fonctionnement de l'école supérieure de danse de Cannes Rosella Hightower, 410000 €.

- Nice: soutien à l'exposition de peinture biennale Nice 2017 - Ecole(s) de Nice pour 200000 €, au Carnaval de Nice pour 100000 €, à l'activité du centre d'art de la Villa Arson pour 100000 €, à Nice la belle, groupe folklorique pour 15000 € et au Festival Femmes en Scènes pour 10000 €.  
- La Trinité: rénovation de l'Eglise, près de 74000 €.

### Lycées:

1,3 M€ pour la restructuration du lycée hôtelier Paul-Augier à Nice.

## Nice

nice-matin  
Jeudi 23 mars 2017

# Saint-Augustin : un pôle multimodal « majeur »

La gare de l'ouest niçois va être remplacée par un pôle multimodal de transports. Encore en phase de concertation publique, le projet a soulevé pas mal d'interrogations hier soir

On dirait qu'ils ne veulent pas qu'on vienne - peste un voisin, devant les portes closes du parc Phoenix où se tenait hier soir la concertation publique sur le projet de pôle d'échange multimodal du Grand-Arenas. Une fois les portes ouvertes, et après avoir franchi le parcours non fléché pour accéder à la salle, on rentre dans l'arène. Une vingtaine de personnes s'étaient déplacées, pour la plupart membres d'associations ou de mouvements politiques. Christian Tordo, en sa qualité de président de la commission emploi et développement économique de la Métropole Nice-Côte-d'Azur, a annoncé la couleur: « Ce projet a une place centrale et majeure dans le projet du Grand-Arenas, car il est appelé à devenir le centre de la grande métropole, comme la place Garibaldi fut le centre de Nice au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, puis la place Massena au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup>. » Place majeure, donc, puisque les transports sont essentiels au développement d'un territoire.

### Bye-bye Saint-Augustin

Le projet présenté se situe sur l'actuel parking du MIN, au niveau de la convergence entre le boulevard René-Cassin et la route de Grenoble. La gare SNCF de Saint-Augustin, à deux pas de là, disparaîtrait, puisqu'elle est « mal placée et mal dimensionnée: elle accueille plus d'un million de voyageurs par an, sur la deuxième plus grosse ligne de France hors région parisienne » selon Pierre-



La phase de concertation publique s'achèvera le 8 avril, d'ici là, une campagne d'information à la gare Saint-Augustin devrait avoir lieu « en fonction des conditions météo » selon D. Lathuille.

(Photo J-F Ottonello)

Paul Léonelli, président de la majorité au conseil régional PACA. Elle sera déplacée au sein du pôle, et connectée au tram, aux bus et cars, aux autos bleues et vélos en partage, mais aussi aux transports aériens, et à la future gare TGV Nice-Aéroport. Marie Benassayag, vice-présidente Déplacement au conseil

départemental considère d'ailleurs que cela « aurait déjà dû être fait ». Elle sera déplacée en raison de la proximité du « deuxième aéroport de France ».

L'opération devrait se dérouler en deux phases, dont la première s'achèvera avec la mise en service de la gare ferroviaire, mi 2021. Le

jour de son ouverture, la gare Saint-Augustin fermera ses portes, et pourrait laisser place à une nouvelle sortie pour la voie Mathis. Une première étape relativement rapide, puisque les terrains sont disponibles. Les voies existantes seront maintenues pour éviter toute interruption du trafic.

En revanche, exit le grand parking en silo. Le projet présenté hier ne comporte aucun stationnement dans la première phase, et un parking de 100 à 200 places dans sa version finale.

### Pas si multimodal

On est loin des 2500 places annoncées à la réunion publique l'an dernier (voir Nice-Matin du 25 octobre). Un point qui a suscité l'interrogation dans la petite assistance. Il faudra se contenter de 650 places du parking relais du CADAM. Questionnement aussi sur les particuliers qui utilisent leur vélo: l'infrastructure proposée ne semble faciliter le passage du deux-roues au chemin de fer. « D'abord, tous les TER n'acceptent pas les vélos » a rétorqué Damien Lathuille.

L'intégrité de la phase de concertation publique a été remise en cause par Jacques Molinari, du GIR Maralpin: « L'annonce de la phase de concertation a été reçue le 9 mars au soir, alors qu'elle avait commencé dès le matin à 8 heures. (...) et les pages 2 à 12 du registre de la gare de Saint-Augustin ont été arrachées ». Le cahier a donc été mis en sécurité derrière le guichet, et est disponible sur simple demande. « Il est parfaitement inconcevable que l'on ne puisse pas consulter les commentaires des autres » s'est insurgée une spectatrice, en réclamant une prolongation et une régularisation des conditions de concertation.

LUDOVIC MERCIER  
lmercier@nicematin.fr

Ecovallée plaine du Var 032016

## Le pôle multimodal Nice Saint-Augustin- Aéroport



© Mateo Arquitectura

**Le pôle multimodal Nice Saint-Augustin-Aéroport** sera le nœud de connexion majeur de l'Éco-Vallée.

### Tous les modes de transport sur un seul site

Situé sur l'axe Est-Ouest, à proximité de l'aéroport et de l'Arénas, le pôle multimodal Nice Saint-Augustin-Aéroport regroupera à terme une gare ferroviaire (trains et TGV vers Paris, Marseille ou l'Italie), une gare routière (autobus urbains et interurbains), une liaison directe vers le centre-ville de Nice via le tramway, des stations de vélos (Vélo bleu) et de voitures électriques (Auto bleue), des parkings-relais... Cette infrastructure qui occupera 90 000 m<sup>2</sup> est une opération pilote de la démarche Éco-Cité. Elle figure aussi parmi les équipements majeurs de l'opération [Grand Arénas](#), puisqu'il offrira à ce nouveau quartier d'affaires une accessibilité exceptionnelle. Le pôle sera directement connecté à l'aéroport international et au réseau des futurs pôles multimodaux de l'Eco-Vallée.

### Pôles futurs

D'autres pôles multimodaux sont prévus le long de la plaine du Var : le premier sera celui de Lingostière. Un pôle multimodal est également prévu dans le projet de [l'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var](#).

St Laurent du Var.fr 032016

## Concertation publique du 9 mars au 8 avril : Gare Saint-Augustin

Concertation publique du 9 mars au 8 avril sur le déplacement de la Gare SNCF et la construction de la Gare routière de Nice Saint-Augustin.

Pour plus d'informations, cliquez sur le lien ci-dessous :

<https://www.gares-sncf.com/fr/gare/frmsa/nice-saint-augustin/actualite/15065/concertation-publique-du-pole-dechanges-multimodal-nice-saint-augustin> (link is external)

Fichier attaché	Taille
 <a href="#">concertation.pdf</a>	443.53 Ko



[concertation.pdf](#)

443.53 Ko

free



- [Accueil](#)
- [Actualités](#)
- [Grands Projets](#)
- [Veille PC](#)
- [Contact](#)

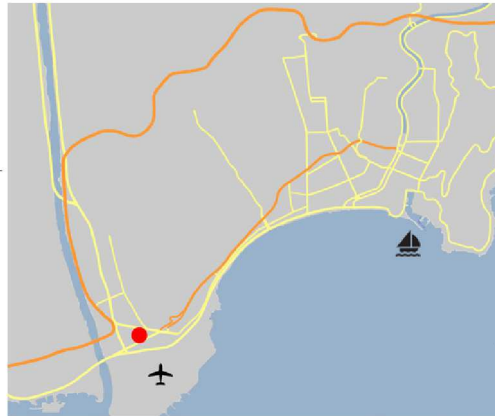
## POLE MULTIMODAL NICE-AEROPORT

### En bref...

- Pôle multimodal (aéroport, TGV, tramway, bus, voitures)
- Localisation : Saint-Augustin, boulevard René Cassin
- Lignes de tramway concernées : T2, T3 et T4
- Intégration au Grand Arénas
- Livraison : 2016

### Sommaire

1. Contexte de l'opération
2. Les éléments du projet
3. Le calendrier
4. Ressources
5. Projets connexes



### 1. Contexte de l'opération

La construction d'un pôle multimodal à Nice-Ouest s'inscrit à la fois dans le cadre du développement du **réseau de transport en commun** de l'agglomération niçoise et dans celui de l'**OIN Eco-Valée**. La situation géographique et urbaine du site est très particulière : à proximité immédiate de l'Aéroport Nice Côte d'Azur (3ème aéroport de France après Roissy et Orly) et du quartier d'affaires de l'Arénas, ce complexe se positionne également au carrefour des flux de transports est-ouest (vers le centre-ville de Nice) et nord-sud (vers la Plaine du Var).

Les enjeux du projet sont multiples :

- constituer un pôle d'échanges qui mette en relation l'ensemble des modes de transports : avion, TGV, TER, tramway, bus, automobile et modes doux ;
- servir de levier pour le développement du quartier d'affaires du **Grand Arénas**, dont une partie est déjà opérationnelle, et qui sera étendu et complété par un centre des expositions et des congrès ;
- créer des liens avec les quartiers environnants (en particulier celui des Moulins), aujourd'hui isolés les uns des autres malgré leur proximité en raison de la coupure urbaine que représentent la voie ferrée et le MIN.

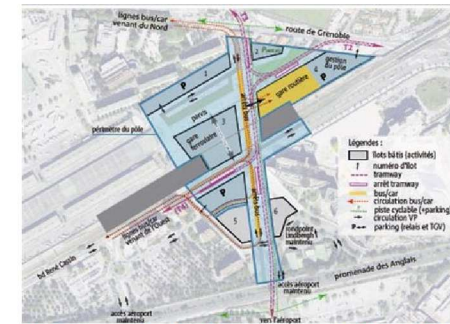
### 2. Les éléments du projet

Le projet actuel est structuré autour d'un axe central à créer, qui relie la Route de Grenoble au nord et l'aéroport au sud, en passant successivement sous la voie ferrée puis sous la Promenade des Anglais. Cet axe supporte les lignes T2 et T3 du tramway et leurs stations respectives, ainsi que la circulation des bus et cars. En complément de cet axe est prévu un parvis devant la gare TGV.

Des parkings-relais (pour un total de 1 150 places) ainsi que le parking de la gare TGV sont positionnés de part et d'autre de la voie ferrée. Au total, six îlots bâtis ont été programmés, certains intégrant ces parkings.

Une gare routière, devant accueillir les lignes internationales et celles venant de l'ouest du département, est prévue au nord de la voie ferrée, au plus près des stations de tramway.

Enfin, la ligne T4, prévue à plus long terme, viendra effectuer son terminus sur le Boulevard René Cassin, face à la gare TGV.



Plan d'aménagement du pôle multimodal Nice-Aéroport - © IOSIS / EEI - NCA

### 3. Le calendrier

- 2011 : choix de la maîtrise d'œuvre urbaine et démarrage des études pré-opérationnelles
- 2013 : début des travaux
- 2016 : livraison du pôle multimodal, en parallèle de la mise en service des lignes 2 et 3 du tramway
- 2023 : arrivée prévue de la LGV (date à confirmer)

### 4. Ressources

#### Articles de presse

- Nice-Matin, 17 décembre 2010 : [C'est la future gare bus-train-tram](#)

#### Liens utiles

- [PSS : Forum de discussion](#)
- [Nice.fr : Présentation du projet](#)

### 5. Projets connexes

- [Schéma de transports à l'horizon 2030](#)
- [Lignes T2, T3 et T4 du tramway](#)
- [Grand Arénas](#)
- [OIN Eco-Valée](#)

# ANNEXES

**DÉCISIONS ET DÉLIBÉRATION DE LANCEMENT DE LA  
CONCERTATION**

**SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION  
PRESSE**

**CONTRIBUTIONS DES REGISTRES**

**CONTRIBUTIONS PAR MAIL**

**CONTRIBUTIONS PAR COURRIER POSTAL**

**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**



# registre gare Nice St Augustin

Madame TOSAN Gisèle  
"Nou Habitat"  
14, avenue Tristan Bernard  
06400 - CANNES  
T. 06.70.63.78.01

Nice - S I Augustin le 10/03/2017

Pour le futur pôle d'échange multimodal de Grand Archaes, comme le veut Monsieur Christian ESTROSI:

Le nœud des différents moyens de transport sort de la Ville de Nice, pour aller jusqu'à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en passant par le Département, le vaut savamment liés et imbriqués utilement, en schéma.

J'entends, au-delà, pour faciliter les différents liaisons à venir de vos habitants, aux niveaux de la France, et même de l'Europe.

Ce sera un point stratégique harmonieux dans un futur proche. A construire absolument, car on en a besoin.

Donc, satisfait en faveur de ce très bon projet ambitieux, via pour la Gare de Nice - S I Augustin, l'option sur la variante 1, prévue en 2023.

Merci.

G. TOSAN

J'en suis sûr pour tous les transports en commun. Je plus habitant le lotissement "SAIDA" proche de cette gare, cela nous permettra de mieux vivre dans ce quartier, avec un confort pour nos déplacements. Vivement l'ouverture. --

le 19 mars 2017  
Mme LAPART Monique  
le Ciel de Provence  
06200 - NICE

M. Lapart

Enfin, il sera possible pour les passagers de TER en provenance de Monaco et Menton d'accéder rapidement à l'aéroport!

Les 3 variantes proposées pour l'accès ne sont pas comparables quel est l'avantage de la 1<sup>ère</sup> variante sur la 2<sup>e</sup> et sur la 3<sup>e</sup>?

Bref une concertation en aveugle. Assurément la plus grande facilité d'accès au TER et au Tram lorsque l'on a les bagages suppose la rapidité = les escaliers, rampes ou mécaniques sont grandement préférables aux ascenseurs dont l'entretien est

généralement plus compliqué - Et la qualité du service sera parfaite quand les TER seront nettoyés régulièrement, les contrôles de billets plus systématiques et les horaires respectés.

M. JOUEN -  
MENTON, le 29/3/17

13



# registre Mairie des Moulins

1

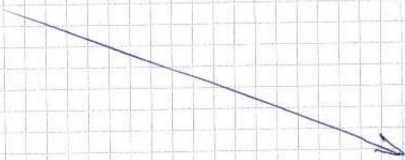
Le lundi 13 Mars 2017  
Néant

Le mardi 14 Mars 2017  
Néant.

Le mercredi 15 Mars 2017  
Néant

Le Jeudi 16 Mars 2017  
Néant.

Le Vendredi 17 MARS 2017  
MOLINARI Jacques  
Secrétaire Scientifique du GIR MARALPIN  
société savante créée au niveau Régional TACA  
dépose des contributions pages ci-jointes  
J. Molinari



2

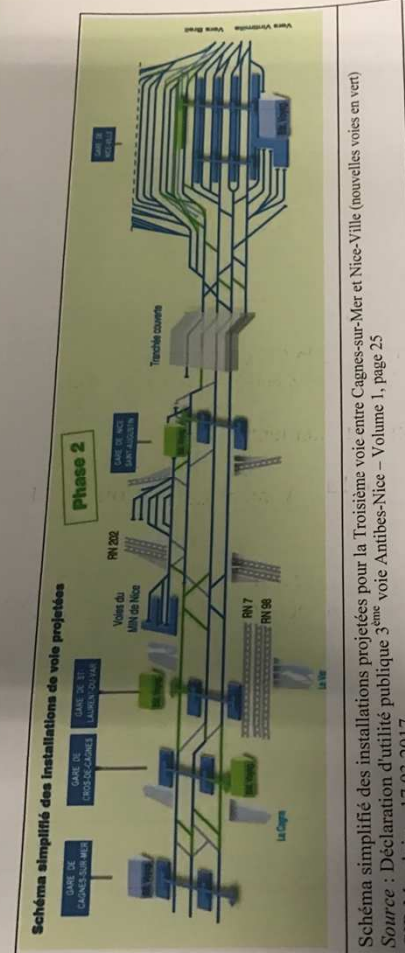


Schéma simplifié des installations de voie projetées pour la Troisième voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice-Ville (nouvelles voies en vert)  
Source : Déclaration d'utilité publique 3<sup>ème</sup> voie Antibes-Nice - Volume 1, page 25  
GIR Maralpin - 17.03.2017

Je soussigné  
Jacques MOLINARI  
Secrétaire Scientifique  
du GIR MARALPIN

signale  
ce jour 17 mars 2017  
à 17h40  
l'ABSENCE  
des  
PAGES 3 à 10  
lesquelles ont été  
ARRACHÉES

et d'insérer en les  
pages 2 et 11  
contingentes de ce fait

(1) le document  
ci-joint

(2) la LETTRE  
OUVERTE  
du GIR MARALPIN  
en date de ce jour

J. Molinari

4  
Le Lundi 20 Mars 2017  
NEANT.

Le Mardi 21 Mars 2017  
NEANT.

Le Mercredi 22 Mars 2017

Groupe d'Etude pour les Transports de la Métropole

Association "Le 1904"

La Terrasse du Soleil, 52 bis bd de la Plage 06100 NICE

getmetropole@ofa.fr

0616075680

Bernard BESSON, Président.

Après avoir consulté l'expertise et la pléiade,  
je tiens à apporter les réflexions suivantes.

- 1) L'ensemble du projet est irréalisable, et sa conception professionnelle
- 2) Toutefois, nous exprimons la demande du bin Moulins sur le point que le projet doit permettre d'installer à terme d'une 3<sup>ème</sup> voie ferrée, qui s'avère respectivement irréalisable.
- 3) Nous regrettons l'absence de plan de la gare routière.

Faute de document, nous tenons à préciser certains points:

- les stationnements, à quoi on leur des quais, doivent être conçus de façon à éviter tout départ en marche arrière, manœuvre dangereuse pour tout le monde, ainsi que cela c'est vu avec l'ancienne gare routière de Peillon
- il peut être préférable, à l'entrée (des bus) de la gare routière, de prévoir des quais PMR de 40m minimum de long permettant le déchargement rapide des passagers, sans que le véhicule n'aille se ranger là où il doit.

- Rien n'est indiqué sur la conservation ou la suppression de parking Knudberg, relevant de la ligne de bus intercommunales.
- Nous demandons à pouvoir examiner les plans de la gare routière, et en particulier le positionnement des quais.
- les servitudes prévues dans la dalle devant être révisées, et faire à ce que aucune végétation ne puisse être plantée au travers.
- Prévenir d'une meilleure répartition de surface, et une meilleure surveillance des violations piétonnes, nous soutenons la variante n°1 pour l'accès aux quais.
- le document ne précise pas si les lignes urbaines essent le raldtement vers le tramway entrant ou non dans la gare routière.

4) Accessoirement, nous soutenons la mise en place:

- d'un parking réservé aux usagers des transports ferroviaires
- la mise en place d'une ligne interurbaine de raldtement, entre Capes / Mar-Baudet et la gare intermodale
- la mise en place d'une ligne interurbaine entre un grand Parcage proche de la Mairie et la ligne de tramway.

Le Jeudi 23 Mars 2017.

Neant

# registre Mairie des Moulins

Mardi 28 Mars 2017  
NEANT

Mercredi 29 Mars 2017  
NEANT

Judi 30 Mars 2017  
Neant

Vendredi 31 Mars 2017  
NEANT

LUNDI 03 AVRIL 2017  
NEANT

MARDI 04 AVRIL 2017  
NEANT

MERCREDI 05 AVRIL 2017  
NEANT

Jeudi 06 Avril 2017  
NEANT

VENDREDI 07 AVRIL 2017  
NEANT

11

le 17 mars 2017  
J. Molinari, Secrétaire  
pour le GIR MARALPIN

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agrée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MATO) et de la COPHILAT

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cermaschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr - Internet : www.gir-maralpin.org

**Concertation publique PEM Nice St. Augustin  
Lettre ouverte du GIR Maralpin du 17 mars 2017**

●

**Usagers du Rail et "Naufragés du TER"**

**ATTENTION**

**La présente concertation engage le devenir du Rail Azuréen**

●

Ce projet de déplacement de la Gare de St Augustin qui, une fois reconstruite à son nouvel emplacement, devra être démolie à court terme... et chaque fois aux frais de la collectivité !

visse essentiellement :

- (1) à permettre la démolition de la gare actuelle...
- (2) afin d'engager au plus tôt l'achèvement de la Voie rapide Nord (voie Mathis)

●

Or, l'ensemble de cette opération, **à motivation exclusivement routière**, compromet la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire entre St Augustin et Nice Ville

**La réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire est d'importance capitale.** Elle fait d'ailleurs l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) dont le délai de réalisation a été prorogé par Décret jusqu'au 23 septembre 2023.

**Demandez explicitement - dans le présent registre de consultation - la préservation des emprises nécessaires en vue de sa réalisation la plus proche possible**

[voir planches suivantes]

12  
Mme Françoise Coutris  
5 bd Gambetta  
06100 NICE

L'idée du PEM j'y souscris tout à fait néanmoins ce serait bien  
que la gare et les bus soient plus proches de la place des Mascouques qui  
est au centre des immeubles de bureaux de l'Arènes.  
F.C.

M R TSKOU CE SARZ  
18/03/2017.

La France de fault que tout le monde s'obtient  
Montre une face vraiment de solonte.  
Je suis employé à Tjona co -  
Dis - nous pour <sup>qu'en</sup> en été la flânerie  
arrive en tourisme à Nice  
et vous usatez une face  
de merde au monde entier  
(Greve en été) -

# ANNEXES

**DÉCISIONS ET DÉLIBÉRATION DE LANCEMENT DE LA  
CONCERTATION**

**SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION  
PRESSE**

**CONTRIBUTIONS DES REGISTRES**

**CONTRIBUTIONS PAR MAIL**

**CONTRIBUTIONS PAR COURRIER POSTAL**

**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**



**# CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)**

**De:** # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)  
**Envoyé:** jeudi 16 mars 2017 16:29  
**À:** 'Sylvie Feral'  
**Objet:** RE: concertation-nice-saint-augustin@sncf.fr

Bonjour,

Nous vous remercions de votre contribution par mail au projet de déplacement de la gare SNCF et de création de la gare routière de Nice Saint Augustin.

Nous avons bien noté vos demandes qui seront intégrées dans le bilan de la concertation.

Cordialement,

Pour les maîtres d'ouvrage,

DAMIEN LATHUILE  
Directeur de projet

SNCF – GARES & CONNEXIONS  
AGENCE GRAND SUD  
4, rue Léon Gozlan - CS 70014 - 13331 Marseille Cedex 03 [www.gares-sncf.com](http://www.gares-sncf.com) – TWITTER :  
[@ConnectGares](https://twitter.com/ConnectGares)

---Message d'origine---

De : Sylvie Feral [<mailto:sylvie.feral@wanadoo.fr>] Envoyé : dimanche 12 mars 2017 15:05 À : #  
CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR) Objet : [concertation-nice-saint-augustin@sncf.fr](mailto:concertation-nice-saint-augustin@sncf.fr)

Bonjour,

Dans le projet de la nouvelle Gare SNCF , penser en priorité à L'USAGER du TER qui la fréquente au quotidien :

Il est très important d'avoir :

- Des panneaux d'information clairs et à jour,
- Un abri assez grand pour les jours de pluie,
- Des distributeurs de billets plus nombreux,
- Des agents de sécurité le soir

Il est essentiel d'avoir un PARKING GRATUIT réservé aux usagers SNCF, tram, bus avec un système de contrôle pour éviter les nombreux véhicules qui parasitent le parking actuel.

Cordialement .

**De :** [revel.franck@free.fr](mailto:revel.franck@free.fr) [<mailto:revel.franck@free.fr>]  
**Envoyé :** mardi 28 mars 2017 18:26  
**À :** # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)  
**Objet :** Concertation Publique "Gare SNCF NICE St-Augustin"

Bonjour,

Par ce mail je souhaite participer activement à la « Concertation Publique sur le déplacement de la Gare SNCF et la construction de la gare routière de NICE St-Augustin ». J'ai pu m'entretenir avec vos représentants présents sur site, lors d'une permanence du maître d'ouvrage en gare de Nice St-Augustin. (le 15/03/2017)  
Je leur ai exposé les éléments suivants, qui je l'espère seront pertinents pour vos décisions futures.

**\* Navettes collines Nice-Ouest :**

Il faut impérativement réussir la desserte de ce pôle pour les habitants du secteur « collines Nice-Ouest ».

C'est le point noir de la gare actuelle qui est uniquement desservie par une ligne de bus « littorale » (Ligne d'Azur 9/10).

A titre d'exemple, les lignes de bus actuelles n°8/11/12 relient le secteur « Collines » au « Centre ville » en omettant un passage par le secteur « Arénas ».

Énormément d'actifs/étudiants de cette zone se rendent sur le pôle « NICE Arenas » pour y travailler ou pour prendre le TER, mais utilisent leur véhicule pour accéder à cette zone.

Cela représente des trajets de 3/5 km, pour la plupart qui pourraient être réalisés en navette/bus plutôt que d'encombrer le réseau routier et les stationnements si peu nombreux.

La création de ces navettes (depuis Av Ste Marguerite, Bd Napoléon III, Corniche Fleurie...) est primordiale pour se connecter aux autres transports comme TER et Tramway.

**\* Parking relais :**

Malgré la présence de navettes efficaces je l'espère, un parking relais à prix attractif (200 places comme l'ancien Parc AZUR) reste pertinent pour les besoins occasionnels d'avoir son véhicule disponible.

A titre d'exemple, un RDV le soir avec des contraintes d'horaires et de lieu, que la navette ne peut garantir.

**\* Commodités :**

Pour faciliter l'accès en vélo, trottinette etc ... une consigne ou espace surveillé pourrait favoriser l'usage de ces moyens de transports pour diversifier les possibilités.

**\* Accès aux quais de la gare SNCF :**

Après consultation des variantes et options, il est impératif que l'accès aux quais puissent se faire de part et d'autre des voies.

Et ce quel que soit la direction finale des voyageurs.

Les quais doivent proposer des passerelles et ascenseurs pour garantir toutes les combinaisons, et assurer un flux intelligent des voyageurs, sans contraindre à faire des détours illogiques.

A titre d'exemple, la gare de Monaco combine parfaitement un multi-accès et une desserte de tous les quais quel que soit l'accès initial du voyageur.

**\* Desserte de la gare SNCF:**

Elle devrait augmenter et offrir une cadence plus forte en heure de pointe, afin de soulager l'affluence de voyageurs.

Les trains sont très sollicités à cette gare (étudiants, actifs, touristes pour l'aéroport)

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ma participation.

Je me tiens à disposition par mail ou téléphone, pour toute précision sur les spécificités du secteur, que je connais bien à force de fréquenter la gare SNCF et ce quartier.

Bien cordialement

Franck REVEL

Tél : 06.81.79.25.02

@ : [revel.franck@free.fr](mailto:revel.franck@free.fr)

# Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin Bilan de la concertation

**De :** RICARD MIRMAN Ghislaine [<mailto:ghislainericard@yahoo.fr>]

**Envoyé :** lundi 3 avril 2017 11:28

**À :** # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

**Objet :** Concertation

Bonjour,

Dans le cadre de votre concertation, je souhaiterais apporter ma pierre à votre moulin.

J'habite Antibes et je prends régulièrement le train.

Vous avez choisi la version : escalier/ascenseur pour accéder aux quais. Je pense que c'est une erreur.

1/ A Antibes, Il y a très peu de personnes qui utilisent l'ascenseur..... trop long. Il faut attendre l'arrivée de l'ascenseur, attendre que les portes s'ouvrent, entrer dans l'ascenseur et ensuite attendre le déclenchement et arriver ensuite à l'étage au dessus et enfin s'extraire de l'ascenseur.... Ennuyeux - Pénible par l'attente et donc non utilisé. Les personnes qui l'utilisent son, pour la plupart, des étrangers en vacances relativement chargés. Les autres préfèrent utiliser l'escalier étroit qui se situe à l'extérieur, même les personnes relativement encombrées.

2/ Il est assez sale. Situés en bout de gare, on ne lui prête pas d'attention malgré son look moderne fait de glaces vert pâle et d'acier

C'est pourquoi je préconise un ESCALATOR PLAT et une RAMPE HANDICAPES

A - ESCALATOR PLAT - type la rampe d'accès mécanique située à Carrefour Antibes

1/ Parce que l'on peut toujours l'utiliser lorsqu'on est en fauteuil roulant ou lourdement chargé

2/ Parce qu'il nous fait gagner du temps car on peut courir dessus

3/ Parce que les usagers se serrent à droite lorsqu'ils ne progressent pas pour laisser la gauche à ceux qui marchent

4/ Parce qu'il y a moins d'entretien que pour un ascenseur

B - RAMPE D'ACCÈS

1/ Parce que les personnes ne se sentant pas d'utiliser l'escalator ont la possibilité de progresser vers le quai de manière traditionnelle

2/ Parce qu'il est plus facile aux utilisateurs de vélos ou trottinettes de rejoindre le quai

3/ Parce que si l'escalator plat tombe en panne, on peut utiliser de la même manière l'escalator et la rampe sans que l'un ou l'autre soit encombré.

C - AMÉNAGEMENT URBAIN

Il est la suite logique aux aménagements utilisés dans les aéroports - C'est la première image qu'auront les étrangers de Nice : L'accueil doit être au niveau de ce qu'ils ont connu tout au long de leur voyage et digne d'une ville et d'un département touristiques (sachant que j'émet des doutes quant à leurs conclusions sur l'état extérieur et intérieur des trains).

Ces deux aménagements partiraient du pont-rail pour arriver sur le quai. Je pense que LA VARIANTE 3 serait la moins onéreuse. Pour la voie 2, les accès partiraient de sous le pont-rail pour accéder au quai.

Bien entendu, cet escalator doit être situé sous un auvent. L'auvent prendrait appui sur le pont rail et arriverait sur le quai. Il serait suffisamment long pour que les gens puissent s'y abriter du soleil et de la pluie avec bancs et distributeurs de boissons.

Voilà, voilà ma petite contribution. J'espère que le choix final me fera plaisir.

Bonne réflexion.

Ghislaine RICARD-MIRMAN

**De :** BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT [<mailto:bastaliquenouvellebiot@gmail.com>]

**Envoyé :** samedi 8 avril 2017 13:06

**À :** # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

**Cc :** BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT

**Objet :** AVIS de l'association BLNB dans le cadre de la concertation sur le déplacement de la gare Saint-Augustin

Bonjour

Le projet de déplacement de la Gare de St Augustin , qui vise à engager au plus tôt l'achèvement de la Voie rapide Nord (voic Mathis), nous semble compromettre la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire entre St Augustin et Nice Ville.

Nous demandons la **préservation des emprises nécessaires en vue de la réalisation de cette 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire.** (voir verbatim réunion du 22 mars 2017 à Nice )

En effet la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire, qui fait d'ailleurs l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) dont le délai de réalisation a été prorogé par Décret jusqu'au 23 septembre 2023, est d'importance capitale pour désaturer le réseau actuel .

Autres remarques :

Nous déplorons

- **L'absence de parking dédié** pour ce PEM (ce n'est qu'une option en phase 2) , sachant que le parking MIN est déjà saturé

- La **difficulté d'accès aux trains pour les vélos et autres cycles** (voir verbatim réunion du 22 mars 2017 à Nice )

Nous pensons

- qu'il faudrait également une **zone dépose-minute**

- **que la variante 1 avec gare biface** est préférable

- qu'un simple auvent pour les voyageurs serait inadéquat (solution 2). La **solution1** est préférable .

BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT !

association loi 1901 n° W061008440

M Zampetti

président

# Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin Bilan de la concertation

De : REYNAUD Cedric [mailto:Cedric.REYNAUD@cote-azur.cci.fr]

Envoyé : lundi 3 avril 2017 10:14

À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

Objet : Avis concertation PEM Nice Saint-Augustin

Bonjour,

Je souhaite apporter ma contribution au dossier sur les PEM de Nice Saint-Augustin.

Je suis entièrement favorable à ce projet de création d'un pôle d'échange sur le secteur Saint-Augustin, à proximité de l'actuel MIN, qui sera bénéfique pour l'organisation de tous les déplacements de la ville ainsi que du département et même à plus large échelle avec l'accueil de la future Ligne Nouvelle PCA et la proximité à l'aéroport, relié au PEM par la ligne T2 du tramway.

Néanmoins, le dossier soumis à concertation publique manque d'illustrations et de visuels pour se projeter dans le futur pôle d'échange. Par ailleurs, il manque des éléments concernant l'organisation des mobilités douces (vélo, marche à pied) autour du PEM, mobilité qui était annoncée comme un des points centraux du projet.

En ce qui concerne les différentes variantes d'accès à la gare, la variante 1bis est clairement la meilleure car une gare bifaces agrandit son accessibilité pour les piétons.



**Cedric REYNAUD** - CHARGE D'ETUDES FONCIER ECONOMIQUE ET TRANSPORT

CCI Nice Côte d'Azur

20 boulevard Carabacel - CS 11259 - 06005 Nice Cedex 1

T. : 04.93.13.74.97 - M. : 74 97

1

-----Message d'origine-----

De : LDESSPORTES.JENNINGS [mailto:lidesportes.jennings@orange.fr]

Envoyé : samedi 8 avril 2017 13:34

À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR) Cc : Bureau SJR  
Objet : avis association SJR dans le cadre de la concertation sur le déplacement de la gare Saint Augustin

avis de l'association SJR dans le cadre de la concertation sur le déplacement de la gare Saint Augustin

Le projet de déplacement de la Gare de St Augustin, qui vise à engager au plus tôt l'achèvement de la Voie rapide Nord (voie Mathis), nous semble compromettre la réalisation de la 3ème voie ferroviaire entre St Augustin et Nice Ville.

Nous demandons la préservation des emprises nécessaires en vue de la réalisation de cette 3ème voie ferroviaire. (voir verbatim réunion du 22 mars 2017 à Nice) En effet la réalisation de la 3ème voie ferroviaire, qui fait d'ailleurs l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) dont le délai de réalisation a été prorogé par Décret jusqu'au 23 septembre 2023, est d'importance capitale pour désaturer le réseau actuel.

Autres remarques :

Nous déplorons

- L'absence de parking dédié pour ce PEM (ce n'est qu'une option en phase 2), sachant que les parkings alentours (MIN, CADAM) sont déjà saturés
- La difficulté d'accès aux trains pour les vélos et autres cycles (voir verbatim réunion du 22 mars 2017 à Nice)

Nous pensons

- qu'il faudrait également une zone dépose-minute
- que la variante 1 avec gare biface est préférable
- qu'un simple auvent pour les voyageurs serait inadéquat (solution 2). La solution 1 est préférable.

Association Saint-Julien Roquefort

(association de quartier à Biot, loi 1901) L Desportes-Jennings présidente



**De :** Christianne COUSINIE [<mailto:cousinie.christianne@wanadoo.fr>]

**Envoyé :** vendredi 24 mars 2017 22:26

**À :** # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

**Objet :**

Bonjour

Veuillez trouver ci-joint les observations ACL quant au déplacement de la gare Saint Augustin

Cordialement

Cousinié Christianne

## **Association des Citoyens Laurentins**

265, bd Louis Roux – 06700 St Laurent du Var  
Tél. 0493315681 – E-mail : [cousinie.christianne@wanadoo.fr](mailto:cousinie.christianne@wanadoo.fr)

Association Loi 1901 – déclaration N°19041

Sous-préfecture de Grasse – A-Mmes

Concertation publique sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la gare routière de Nice Saint Augustin.

Bref compte rendu de la réunion du 22/03/2017 à la salle Linée, Arénas, Nice.

Il s'agit de déplacer la gare actuelle de 500mètres, coût estimé entre 47M€ et 57 M€  
Il n'est pas question de parler de la 3<sup>ème</sup> voie ni de la LN (Ligne Nouvelle) la concertation ne concerne que le déplacement de la gare.

La nouvelle gare Saint Augustin se trouvant en zone inondable, mais c'est permis pour les moyens de transports, elle sera donc surélevée à 10m GNF. Elle sera accompagnée d'une gare routière bus située à 3 m GNF donc inondable.

Un parking de 100 à 200 places est prévu. Pour une fréquentation annoncée et heureusement peu probable, de 75 000 passagers/jour dans cette gare, souriez !

De fait, il s'agit à la fois de situer cette gare au centre du futur projet d'urbanisme et de libérer la possibilité de créer un tunnel de sortie pour la voie Mathis. Il s'agit plausiblement surtout de poser les jalons de la gare TGV alors que son passage sur le Var n'a pas de solution.

Sur le cahier de la gare Saint Augustin un témoin évoque que 10 pages du document numéroté ont été arrachées

### Observations ACL

Déplacer une gare pour la situer au centre d'un ensemble immobilier qui n'existe d'autant pas que le MIN est toujours en place semble bien couteux pour l'économie des ménages. Cette gare est la moins fréquentée du 06 et ce projet n'est pas destiné à servir les voyageurs, la réfection des gares n'augmente en rien la fréquence des TER. Aucune solution pour les deux, voire quatre voies nouvelles, n'est offerte pour franchir le VAR ? Présenter ce projet en interdisant d'évoquer les sillons est incompréhensible !

Si le déplacement de cette gare s'avère nécessaire pour la création du tunnel Magnan, au moins que les frais engagés soient minimum et ne condamnent pas l'étude d'un tracé LGV pérenne, hors risques d'inondation, de submersion marine et facilitant l'embarquement en centre-ville.

ACL demande toujours un plan global de déplacement élaboré en amont avec les associations et non servit ficelé de façon tout à fait despotique !

Christianne Cousinié

Présidente ACL



ASSOCIATION DES AMIS DU RAIL AZURÉEN

156 bd Napoléon III - Bourgogne A - 06200 NICE ✦ ☎ 0493 210 875 ✦ ✉ [amisdurailazureen06@free.fr](mailto:amisdurailazureen06@free.fr)

Nice le 25 mars 2017

## **Contribution des Amis du Rail Azuréen à la concertation publique sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la « future » gare routière de Nice-St Augustin**

Une concertation publique a eu lieu le 22 mars au Parc Phoenix sur le futur pôle modal du Grand-Aréas. En fait il s'agissait pour l'heure d'une concertation sur le déménagement de la gare de Nice-St Augustin actuelle pour la rebâtir à quelques centaines de mètres plus à l'ouest au-dessus du pont cadre nouvellement construit pour le passage du tram ligne 2. De la présentation qui nous a été faite, avec diverses possibilités d'accès à la gare, nous retiendrons la plus utile aux usagers « un seul accès à la gare et une passerelle avec ascenseurs pour desservir les quais ». Comme nous l'avions déjà souligné lors d'une première présentation, cette gare n'aura pas de parking propre sauf peut-être à partir de 2023 voire 2030 mais ce n'est pas certain.

On a dénoncé la gare "betterave" dans le nord de la France très éloignée de toutes habitations. La gare multimodale Nice-Aéroport sera peut-être un cas unique, une gare multimodale desservant le 2<sup>ème</sup> aéroport de France, au cœur d'un centre d'échanges tram, bus, TER, déplacements doux, sans parking lors de son ouverture et peut-être pendant de longues années! Aura-t-elle un parking un jour? Fi des stationnements des deux-roues, des véhicules propres et autres... En effet les terrains limitrophes sont voués à des opérations immobilières sans plus de précisions. Nous espérons que le bon sens l'emportera et que les promoteurs prendront acte de nos observations et de celles d'autres associations.

De nombreux usagers collinaires riverains du TER se garent aujourd'hui tout au long de l'avenue Grinda, au parking Victorine ; les élèves du Lycée des Eucalyptus sont à 800 m de l'établissement scolaire, la nouvelle gare St Augustin construite, le parking Victorine sera à plus d'un km et le lycée à plus de 1.600 m. Si rien n'est fait pour ces usagers TER, un parking ou une desserte bus, ils désertent le rail et certains se déplaceront en véhicule venant alimenter le flux pendulaire routier...

En fait, la vraie nature du projet débattu aujourd'hui n'est pas la construction et le fonctionnement de la future gare multimodale puisqu'elle ne sera opérationnelle qu'à partir de 2030, mais de préparer la sortie de la voie Mathis vers la route de Grenoble sur l'aire de la gare actuelle de Nice- St Augustin. Les deux voies Mathis est > ouest et ouest > est ont déjà bien entamé la possibilité de prolongement de la 3<sup>e</sup> voie littorale entre Cagnes/Mer et Nice-Ville. S'agirait-il par ce projet de raccordement routier de dissimuler le coup de grâce à la réalisation d'une troisième voie entre Nice-Aéroport et l'entrée en gare de Nice-Ville? Projet pourtant essentiel pour l'exploitation ferroviaire des prochaines années sur l'aire niçoise! Aux oubliettes le futur RER au 5', 10' entre Mandelieu et Menton?

La connexion avec le tram ne tient pas puisque les travaux actuels démontrent qu'il passera à 50 m de la gare de Nice-St Augustin actuelle. Dans le projet Nice St Augustin, il est vrai que la future sortie de la voie Mathis va favoriser la fluidité du trafic routier, mais comme nous le savons tous, pour combien de temps? Jusqu'à cette heure tous les travaux d'écoulement de trafic routier ont amené toujours plus de véhicules et de saturation...Même si la future ligne 2 du tram va faciliter le report d'automobilistes sur ce nouveau transport en commun, ce sera sans commune mesure, à notre avis, avec l'augmentation du trafic routier à échéance (Voir les embouteillages de trafic sur la pénétrante du Paillon et les voies Mathis).

Alors quoi? De réelles opérations de dissuasion ont été réalisées par la ville de Nice, la ligne 1 du tram avec les aires de stationnements origine terminus du tram et différents pôles d'échanges sur la ligne, les limitations de circulation routière en centre-ville, la participation aux travaux de modernisation ferroviaires etc. Mais est-ce suffisant? Les pouvoirs publics dans le passé sont restés trop attentistes. Les investissements dans les transports collectifs ferroviaires et routiers doivent être à un très haut niveau pour combler les retards d'infrastructures : faciliter le

déplacement des personnes (mobilité), mettre un frein aux pollutions routières qui dégradent l'environnement provoquent le réchauffement climatique et portent atteintes à la santé publique.

À retenir que les riverains de la rue Grinda (sortie actuelle ouest de la voie Mathis) auront sûrement une circulation moins dense sous leurs fenêtres.

OUI nous soutenons la ligne nouvelle qui sera opérationnelle en 2030 si les délais sont respectés mais pas l'entrée à deux voies en gare de Nice-Ville! Alors qu'aujourd'hui la DUP existe pour effectuer les travaux entre Cagnes/Mer et Nice, réaliser la 3<sup>e</sup> voie littorale, et ainsi, améliorer rapidement le trafic TER quotidien.

OUI pour le Pôle Nice-Aéroport avec les équipements complets d'une gare multimodale. OUI pour le raccordement ferroviaire au futur MIN de la Gaude.

Ces remarques s'inscrivent dans la logique d'un TER niçois à la hauteur des enjeux de la mobilité dans les 50 ans à venir et dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution qui définissent les conditions de vie sur notre planète.

NG 2017

# Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin Bilan de la concertation

De : GIOFFREDO Anne [mailto:Anne.GIOFFREDO@cote-azur.cci.fr]

Envoyé : vendredi 7 avril 2017 10:24

À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

Cc : LATHUILLE Damien (SNCF MOBILITES / SNCF GARES ET CONNEXIONS / DEV AG GRAND SUD); REYNAUD Cedric;

LEVERE Bernard; LUCCIN-WILSON Ketty; PODO Julie

Objet : avis CCI Nice Côte d'Azur/concertation pôle d'échanges Nice St Augustin

Bonjour,

Je vous de trouver ci-joint l'avis de la CCI Nice Côte d'Azur dans le cadre de la concertation sur le projet de pôle d'échanges multimodal Nice St Augustin.

L'original vous est envoyé ce jour par Chronopost.

Cordialement,



Anne GIOFFREDO - RESPONSABLE TRANSPORTS ET MOBILITE

CCI Nice Côte d'Azur

20 boulevard Carabacel - CS 11259 - 06005 Nice Cedex 1

T. : +33 (0)4 93 13 73 15

Allo CCI : 0 800 422 222 - Gratuit depuis un poste fixe

[www.cote-azur.cci.fr](http://www.cote-azur.cci.fr)



SNCF Gares & Connexions  
Bâtiment Mistral – Concertation PEM NSA  
Étage 3 – Bureau 300  
4, rue Léon Gozlan – CS 70014  
13331 MARSEILLE CEDEX 03

Nice, le 07 AVR. 2017

Madame, Monsieur,

La CCI Nice Côte d'Azur souhaite contribuer à la concertation en cours sur le pôle d'échange multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin. Aussi vous trouverez, ci-après, notre position et nos observations sur ce projet.

Nous sommes très favorables à la réalisation de cet équipement majeur. Stratégiquement sit au carrefour de flux métropolitains, interurbains, nationaux et internationaux, il permettra connecter efficacement les différents modes de transport :

- train, tramway, cars, bus, avion, modes actifs dès la première phase,
- voitures particulières avec la réalisation d'un parking en deuxième phase (après départ MIN), si cette option est confirmée.

Ce pôle d'échanges constitue un élément structurant du futur quartier du Grand Arénas et confèrera une accessibilité exceptionnelle au centre d'affaires international et à son parc d'expositions. Plus largement, il valorisera l'Opération d'Intérêt National Eco-Vallée, qui pour être irriguée en transports en commun depuis le PEM, notamment par les lignes 2 et 3 de tramway.

Nous avons, de plus, bien noté que le projet est totalement compatible avec celui de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) et que la gare nouvelle Nice Aéroport pourra être construite ultérieurement tout en maintenant en service le PEM. Il nous paraît d'ailleurs opportun d'étudier la possibilité de mettre en place une desserte TGV du PEM sans attendre la réalisation de la LN PCA.

Concernant les variantes d'accès aux quais, « l'option sur la variante 1/gare ferroviaire biface nous paraît optimale en terme d'accessibilité. Elle combine en effet un accès aux 2 quais par passerelle et ascenseurs depuis l'espace multi-services (si son emplacement à proximité du quais est bien confirmé) et un accès par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassi. Toutefois une analyse multicritère des différentes variantes serait opportune pour éclairer le choix.

Concernant la variante « parking – option en phase 2 », nous considérons que la création d'un parc de stationnement est nécessaire en vue de favoriser le rabattement des voitures vers TER et le tramway au niveau du pôle multimodal. Il conviendra d'ailleurs de proposer un tarif de type parc-relais pour les usagers des transports en commun, en veillant à éviter une utilisation par les passagers de l'aéroport.

La capacité prévue pour ce parking (100 à 200 places) nous semble par contre insuffisante au vu des enjeux de report modal vers le TER et le tramway, même si nous avons bien noté que pour le tramway, il est privilégié un rabattement au niveau du CADAM. Nous considérons qu'une étude doit être menée pour mieux évaluer le besoin en stationnement.

De plus, il nous semble opportun d'intégrer au sein du PEM (et ce dès la première phase) un dépôt-minute, un stationnement vélo sécurisé ainsi que des stations Auto Bleue et Vélo Bleu.

Concernant la gare routière, il conviendrait de préciser si les caractéristiques présentées dans la plaquette de la concertation correspondent à la phase 1 ou la phase 2 et quelles sont leurs évolutions d'une phase à l'autre. Est-il également prévu un accueil des cars de tourisme ?

En lien avec les fréquentations prévisionnelles du PEM figurant dans le dossier, il nous semble important de présenter les dessertes TER, cars et bus envisagées par le CR PACA et la Métropole Nice Côte d'Azur dans le cadre du projet et de la mise en service de la ligne 2 du tramway. Ainsi, comment vont être réorganisés les réseaux urbain et interurbain ? La desserte des terminaux 1 et 2 de l'aéroport sera-t-elle modifiée ?

Enfin, dans le cadre de l'enquête publique à venir, il sera important de présenter davantage d'illustrations (vues 3D, plans et coupes) en complément des textes descriptifs. Celles-ci nous paraissent essentielles pour faciliter la visualisation et la compréhension de ce projet complexe (gestion des flux internes, accessibilité tous modes, autres composantes du programme Grand Arénas et leur liaison avec le PEM...).

Je vous remercie par avance de prendre en compte nos observations, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,

Jean-Pierre SAVARINO

DIRECTION APPUI AUX ENTREPRISES ET TERRITOIRES  
Dossier suivi par Anne GIOFFREDO  
Email : [anne.gioffredo@cote-azur.cci.fr](mailto:anne.gioffredo@cote-azur.cci.fr) – Tél. : 04.93.13.73.15  
Réf. : 170404-51215

20, boulevard Carabacel - CS 11259 - 06005 NICE CEDEX 1 - FRANCE  
T. 0 800 422 222 - F. + 33 (0)4 93 13 73 99 - International +33 (0)4 93 13 73 17 [www.cote-azur.cci.fr](http://www.cote-azur.cci.fr)

# Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin Bilan de la concertation

De : Amanda Bouard [<mailto:amanda.bouard@fnepaca.fr>]

Envoyé : vendredi 7 avril 2017 13:22

À : # CONCERTATION NICE SAINT-AUGUSTIN (MR)

Cc : Gilles Marcel; Stephane Coppey

Objet : Contribution de FNE PACA Enquête publique déplacement gare TER de Nice-St-Augustin



Monsieur Jacques Frossard  
Directeur Territorial PACA  
SNCF Réseau

Objet : Transmission de la contribution de FNE PACA dans le cadre de l'Enquête publique relative au déplacement de la gare TER de Nice-St-Augustin

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de trouver ci-joint la contribution de notre fédération régionale FNE PACA dans le cadre de l'Enquête publique concernant le déplacement de la gare TER de Nice-St-Augustin.

En espérant que vous serez attentif à nos remarques, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes respectueuses salutations

Gilles Marcel  
Président de FNE PACA

France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement  
14 Quai de Rive Neuve - 13007 Marseille  
Tél. standard : 04 91 33 44 02 - [contact@fnepaca.fr](mailto:contact@fnepaca.fr) - [www.fnepaca.fr](http://www.fnepaca.fr)



**Amanda Bouard**

Chargée de mission  
Transports / Déchets / Industrie

14 Quai de Rive Neuve - 13 007 Marseille  
Tél. : 04 91 33 44 02

[www.fnepaca.fr](http://www.fnepaca.fr)

Retrouvez nous sur facebook



Monsieur Jacques Frossard  
Directeur Territorial PACA  
SNCF Réseau

Objet : Transmission de la contribution de FNE PACA dans le cadre de l'Enquête publique relative au déplacement de la gare TER de Nice-St-Augustin

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de trouver ci-joint la contribution de notre fédération régionale FNE PACA dans le cadre de l'Enquête publique concernant le déplacement de la gare TER de Nice-St-Augustin.

En espérant que vous serez attentif à nos remarques, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes respectueuses salutations.

Gilles Marcel  
Président de FNE PACA

**France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement  
14 Quai de Rive Neuve - 13 007 Marseille  
Tél. standard : 04 91 33 44 02 - [contact@fnepaca.fr](mailto:contact@fnepaca.fr) - [www.fnepaca.fr](http://www.fnepaca.fr)



Contribution de FNE PACA à l'Enquête Publique Déplacement Gare TER Nice-St-Augustin

7 Avril 2017

## ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DEPLACEMENT DE LA GARE TER DE NICE-ST-AUGUSTIN

Contribution de France Nature Environnement PACA

La SNCF envisage, avec le soutien de l'ensemble des partenaires institutionnels dont l'EPA Plaine-du-Var, le déplacement de la gare TER de Nice-Saint-Augustin de son site actuel sur l'extrémité est de l'actuel site du MIN de Nice.

France Nature Environnement PACA n'est pas défavorable à ce déplacement. Pour autant, notre fédération note que :

- le site actuel présentait l'avantage d'une proximité avec les quartiers d'habitation environnants ; la correspondance y était bien assurée avec les lignes fortes 9 et 10 du réseau de bus Lignes d'Azur
- le site projeté est proche de l'aéroport et des secteurs d'urbanisation en développement, mais situé en zone inondable.

Notre fédération émet toutefois une **importante réserve sur les conditions d'accès à pied et en transport en commun** à ce nouvel équipement pendant les différentes phases de chantier qu'il connaîtra, voire au terme de son aménagement. En effet, il sera demandé aux usagers du train, nombreux dans cette gare :

- dans un des sens de déplacement, de franchir (montée + descente) **une passerelle** située au-dessus des voies (temps, pénibilité, risque de dysfonctionnement d'un des deux ascenseurs installés en extérieur...)
- de gravir (respectivement descendre) un plan incliné selon des modalités non précisées à ce jour : escalier, escalator ...
- de parcourir une distance conséquente à pied vis-à-vis des arrêts du tramway, non situés directement en pied de gare (sauf celui en direction de l'aéroport).

Les **conditions d'intermodalité**, dont il est reconnu que l'amélioration conditionne fortement l'usage des transports collectifs, **seront donc ici dégradées**, et il y a fort à craindre que cela se traduise par une baisse de fréquentation de cette gare TER, ou pour le moins du confort des usagers.

Par ailleurs, France Nature Environnement PACA tient à rappeler ses **importantes réserves quant au tracé envisagé pour la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur**, dont la perspective impacte fortement la conception de la nouvelle gare TER de St-Augustin et les conditions futures de déplacement de ses usagers (nombreuses phases de chantier, parcours modifiés, environnement dégradé ...). Notre fédération rappelle à cette occasion :

- qu'aucune étude ne justifie la desserte d'un aéroport de la taille de celui de Nice par des trains à grande vitesse
- que la solution de faire passer la Ligne Nouvelle par cette gare contraindra fortement la circulation des trains régionaux, nationaux et internationaux entre les gares de Nice-Thiers et Nice-Saint-Augustin (une seule voie ferrée par sens de circulation), dont les trains à grande vitesse prévus pour s'arrêter deux fois à 5 minutes d'intervalle, et même trois en 15 minutes si la gare TGV de Sophia-Antipolis devait être réalisée
- que ce tracé se traduit par une conjonction d'infrastructures de déplacement dans le site urbain contraint de St-Laurent-du-Var, avec son cortège de nuisances visuelles et sonores.

Ces remarques renforcent l'**avis global réservé** que porte notre fédération sur l'actuel projet de déplacement de la gare TER de Nice-Saint-Augustin.

**Pôle d'Échanges Multimodal**  
**TER Nice Saint-Augustin**  
**Bilan de la concertation**

**De :** GIR Maralpin [<mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr>]  
**Envoyé :** samedi 8 avril 2017 05:02  
**À :** # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)  
**Cc :** BRULÉ Claude; DESRIAUX Pierre  
**Objet :** Concertation Gare st. Augustin - Avis du GIR Maralpin  
**Importance :** Haute

GIR Maralpin à SNCF Gares & Connexions – Concertation PEM NSA – à l'attention de M. Damien Lathuile, Chef du Projet

Veillez trouver, sous fichier joint, l'avis du GIR Maralpin [Lettre d'envoi ; Texte (5 pages) ; Planches (6 pages) ; Annexe (2 pages)] sur le Projet soumis à concertation du 9 mars au 8 avril 2017.

Nous vous en souhaitons bonne réception  
Avec nos meilleures salutations

Jacques Molinari, Secrétaire scientifique  
GIR Maralpin  
49, avenue Cernuschi  
F 06500 MENTON  
xx33 (0)4 93 35 35 17  
[www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUB-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR) et de la COFHUAT

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) ; Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

SNCF Gares & Connexions  
Concertation PEM-NSA  
À l'attention de Monsieur Damien LATHUILE  
Directeur de Projet  
Bâtiment Mistral  
Étage 3 – Bureau 300  
4, rue Léon Goslan – CS 70014  
13331 MARSEILLE CEDEX 03

Menton, le 7 avril 2017

Notre réf. : CD.2017.04.07.SncfG&CConcertationPemNsaAvisGir  
Objet : Concertation PEM-NSA – Avis du GIR Maralpin

**RECOMMANDÉ AVEC A.R.**

Monsieur le Chef du Projet,

Le GIR Maralpin a l'honneur de vous faire parvenir ci-joint sa contribution à la Concertation publique sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la gare routière de Nice Saint Augustin.

Ainsi que nous l'avons exprimé lors de la réunion de concertation du 22 mars dernier, nous souhaiterions accéder, pour la poursuite de nos analyses des enjeux du projet, à des documents techniques, notamment de données topographiques plus précises que celles relevées dans les documents relatifs aux projets routiers.

Nous vous en remercions par avance et, en vous souhaitant bonne réception en temps utile de notre contribution à la Concertation, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef du projet, l'expression de notre considération distinguée.

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE  
DE RÉFLEXION MARALPIN**  
49, Avenue Cernuschi  
F 06500 MENTON  
Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique

Pièce jointe : Contribution du GIR Maralpin au 7 avril 2017  
[13 pages dont Texte (5 pages), Planches (6 pages), Annexe (2 pages)]

GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transformatrice (OIT-AR) et de la COPHU-AT

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : [air.maralpin@wanadoo.fr](mailto:air.maralpin@wanadoo.fr) ; Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

Consultation publique  
Sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la gare routière  
de Nice Saint-Augustin

●  
Contribution du GIR Maralpin  
7 avril 2017  
●

**1. Observations sur les informations mises à disposition du Public**

Bien qu'il ait été convié comme d'autres acteurs régionaux à une présentation préliminaire du projet<sup>1</sup>, le GIR Maralpin considère que le document et l'information sur le projet mis à disposition du public [cf. Planche 1] présentent de grandes insuffisances pour permettre à ce dernier de situer le projet dans son contexte et d'en saisir les enjeux à court et à long terme.

**2. Comment le projet s'inscrit dans le contexte géographique et urbain**

Le projet, présenté en tant que déplacement de la halte ferroviaire existante assorti d'une gare intermodale desservie par une ligne de tramway en cours de construction, constitue en fait un des éléments d'une opération très complexe et de grande ampleur qui débordent largement du périmètre examiné.

Le projet présenté n'est qu'une étape (transitoire) d'un enchaînement d'autres projets qui le précèdent et lui succèdent :

1. Création de la nouvelle gare (provisoire) de St Augustin [St Augustin bis]
2. Déclassement de la gare actuelle de St. Augustin
3. Libération d'une grande partie des emprises marchandises et voyageurs de la dite gare
4. Réalisation du prolongement de la Voie Mathis (Autoroute urbaine Nord) [Tunnel de la Victorine 2] débouchant sur la Route de Grenoble (M6202) à travers les dites emprises
5. Réalisation de la gare définitive de Nice Aéroport par remaniement de St Augustin Bis avec démolition du bâtiment de sa gare provisoire

Pour la bonne compréhension de cet enchaînement de projets et de son stade d'avancement présent, il est nécessaire de savoir que l'aménagement de la sortie Ouest de la Voie Mathis, dont on pourrait considérer qu'il est à l'origine du présent projet, avait fait l'objet d'une première version désignée "Tunnel de la Victorine – Variante 1", version à laquelle a été substituée une seconde version "Tunnel de la Victorine – Variante 2" [cf. Planche 2].

Ces deux projets avaient fait l'objet d'enquêtes publiques suivies de modifications apportées au Plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Nice.

Comme on le verra plus loin, c'est l'abandon de la Variante 1 et l'adoption de la Variante 2 qui sont à l'origine du processus d'enchaînements ci-avant.

<sup>1</sup> Présentation privée à Marseille, le 25 janvier 2017 par le Chef de projet

**3. L'insertion du projet dans son contexte ferroviaire présent et futur n'est, ni évoquée, ni analysée**

**Troisième voie littorale**

Bien que le projet de troisième voie littorale Antibes-Nice ait fait l'objet d'une Déclaration d'utilité publique (DUP) prorogée par décret du 11 septembre 2011 jusqu'au 14 septembre 2023, et soit encore valide [cf. Planche 3 et courrier ci-joint du préfet des Alpes-Maritimes en date du 2 mars 2017], il n'en est, étrangement, nullement fait état dans le présent projet.

**Ligne nouvelle LN-PCA**

Depuis le début du projet LGV-PACA devenu LN-PCA sous une version "Nœud niçois", le site ferroviaire de St Augustin est dédié à l'implantation d'une gare nouvelle *Nice Aéroport TGV*, censée se développer sur une partie des installations du Marché d'Intérêt National (MIN)<sup>2</sup> et pourvue de six voies à quai pouvant être portées à 8 voies.

En dépit de l'engagement des études attestées par la récente réalisation du Pont rail<sup>3</sup> et des réflexions menées au sein de l'EPA, il n'en est pas fait état de manière précise dans le présent projet soumis à consultation.

**Voie longue de St. Augustin**

Cette voie, qui relève du faisceau d'installations ferroviaires de St. Augustin et sur laquelle sont embranchées les installations ferroviaires de St Augustin Marchandises et du MIN [cf. Planche 3], est représentée sur les schémas du projet [cf. Planche 1] ; elle a présentement usage de voie d'effacement pour trains longs fret et d'attente d'accès à Nice, et atteste les difficultés d'exploitation du secteur St Augustin – Nice Thiers qui constitue en fait l'*avant gare* de Nice.

**4. Le projet soumis à consultation publique occulte nombre d'enjeux conduisant à sa réalisation**

Le déplacement de la gare de St Augustin, sans lequel ne pourraient s'opérer, ni le prolongement de la Voie Mathis sous sa dernière version (Variante 2), ni l'amorce de la gare routière intermodale, semble faire fi, à des degrés divers, des emprises ferroviaires et de leurs fonctionnalités actuelles et futures, ainsi qu'en attestent les informations qui suivent, recueillies pour l'essentiel dans les documents d'urbanisme de la Métropole Nice Côte d'Azur relatifs au projet de prolongement de la voie Mathis.

**Sévères amputations du domaine ferroviaire de St Augustin**

Sur l'ensemble du secteur de St. Augustin une grande partie des espaces et débords ferroviaires est déclassée au profit du domaine de la voirie urbaine.

La comparaison des deux Planches 4 et 5, révèle une sévère réduction des emprises sur l'ensemble du secteur, notamment sur le secteur NW.

**À l'aplomb de la gare actuelle de St Augustin, le projet routier affecte la 3<sup>ème</sup> Voie en projet.**

Le double débouché, en surface et en souterrain, de la Voie Mathis à l'aplomb des emprises de la gare actuelle de St. Augustin n'affecte pas seulement ses voies et installations de débord (ces dernières aujourd'hui déclassées) [cf. Planche 6], il affecte également l'emprise réservée à la 3<sup>ème</sup> voie qui, dans le projet ferroviaire, longe en son Nord le quai 1 de la gare, imposant le déplacement de celle-ci [cf. Planche 7].

On remarquera que la 3<sup>ème</sup> voie du projet éponyme se situe logiquement dans l'alignement de la voie longue d'effacement [cf. Planche 8] qui, dans le même projet, s'intègre dans la 3<sup>ème</sup> voie de circulation. On notera à cette occasion que la césure les séparant doit être effacée par l'élargissement du pont rail de franchissement de la Route de Grenoble.

<sup>2</sup> Ces installations sont représentées Planche 3

<sup>3</sup> Le pont rail qui vient d'être inauguré pour permettre la traversée Nord-Sud du plateau ferroviaire et créer un axe nord-sud reliant la route de Grenoble et l'aéroport, où circuleront les lignes 2 et 3 du tramway ainsi que les bus, taxis, vélos et piétons, est censé "supporter à terme 3 voies ferrées principales et 4 voies de service" [<http://www.pss-archi.eu/inmmeubles/FR-06088-48105.html>]

**Au niveau de la césure du pont rail de la Route de Grenoble, le projet routier ampute la trajectoire de la 3<sup>ème</sup> voie en déclassant une partie de la zone UFR qui lui avait été dédiée**

Tandis que la Variante 1 de la sortie Ouest de la Voie Mathis assurait le débouché de cette dernière à l'écart de la plateforme ferroviaire, la Variante 2 rabat le tracé en pied de colline au point d'encombrement où se jouxtent déjà les voies urbaines et ferroviaires historiques, et où doit de surcroît s'insérer la 3<sup>ème</sup> voie.

Dans ce secteur particulièrement contraint, la voie routière passerait sur 2 niveaux (voie de surface et tranchée couverte à une profondeur importante), immédiatement en bordure de la future plateforme ferroviaire. Rien ne semble avoir été étudié pour apprécier la possibilité et l'impact des ouvrages de soutènement de la 3<sup>ème</sup> voie, ainsi que leur réalisation au droit des ouvrages routiers. Par ailleurs, l'espace limité pour la réalisation de ces ouvrages ne garantit pas leur faisabilité.

Les autorités municipales niçoises, n'ayant pas renoncé à cette variante, selon elles moins défavorable au bâti existant, ont aménagé cette étroiture au profit de l'aménagement routier et au détriment des emprises ferroviaires, comme en atteste la Planche 9.

**5. Les atteintes portées aux emprises ferroviaires dans le secteur de St Augustin sont-elles opportunes, justifiées et légitimes ?**

À la connaissance du GIR Maralpin, les seules réponses données à ces questionnements figurent en page 27 du Rapport du Commissaire enquêteur relatif à l'Enquête publique sur le projet d'aménagement de la sortie Ouest de la Voie Mathis<sup>4</sup> :

*"Par ailleurs, ce nouveau tracé [Variante 2 (Ndr)] emprunte, dans son premier tronçon des terrains situés en secteur UFR dédiés aux infrastructures ferroviaires et dont le règlement n'autorise pas les réalisations routières. La modification du PLU consistera à faire passer en secteur UBb, moyen, les terrains d'assiette nécessaires au projet, en total accord avec RFF (une convention de cession de terrains a été passée entre NCA et RFF). Deux emplacements réservés V090 et V082 dédiés à une troisième voie ferroviaire devront également être supprimés" [Ndr : ces indications renvoient à la Planche 9]*

De telles assertions, qui semblent impliquer des cessions d'emprises relevant du domaine public de l'État, appellent des compléments d'information, sinon des justifications, de la part de l'Entreprise ferroviaire comme de ses partenaires.

**6. Conclusions provisoires**

**Sur la présentation du projet**

Lors de la Réunion de concertation sur le projet<sup>5</sup>, dans ses propos introductifs, M. Jacques Frossard, Directeur territorial SNCF, s'adressant au Représentant de la Métropole Nice Côte d'Azur et de l'EPA Plaine du Var, associés dans le projet de déplacement de la gare de St. Augustin, s'est risqué à déclarer avoir donné suite à leur demande *"en faisant vite et pour pas cher"* un projet répondant à leur demande.

À l'examen du projet et des commentaires qui précèdent, ces assertions maladroites semblent pleinement fondées, bien que l'on puisse douter que la construction précipitée d'un embryon de gare vouée à démolition prochaine ne soit pas inutilement et exagérément coûteuse.

Les critiques que l'on peut formuler à l'encontre d'un tel projet ne portent pas sur son caractère rudimentaire<sup>6</sup> et sur les pitoyables variantes soumises au choix du public<sup>7</sup>. Elles sont d'un autre ordre.

<sup>4</sup> Enquête publique relative au projet d'aménagement de la sortie Ouest de la Voie Mathis (Phase 1) et de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Nice – 29 mars 2016 – 29 avril 2016  
Rapport du Commissaire enquêteur - Métropole Nice Côte d'Azur – Commune de Nice

<sup>5</sup> mercredi 22 mars 2017 au Parc Phoenix de Nice

<sup>6</sup> Ainsi en est-il de la faiblesse du nombre de places de stationnement et du caractère étriqué de la gare vis-à-vis de l'importance démesurée des projets immobiliers dans son proche environnement

Elles portent sur le caractère délibérément restrictif d'une consultation qui occulte l'essentiel et l'ampleur des enjeux à long terme et à grande échelle sur un site que d'aucuns se sont risqués à qualifier de *"Porte de la France"* mais que nos analyses qualifieraient plutôt de *"verrou ferroviaire"*.

**Sur le Partenariat maîtrise d'ouvrage Métropole-SNCF<sup>9</sup> et la mise en compatibilité des trois projets conjoints**

La Métropole, pourtant partie prenante, ne semble pas prendre en compte à sa juste mesure le rôle des TER dans les déplacements intra-métropolitains.

En témoigne le rapport de mise en compatibilité du PLU avec le projet de voie Mathis où la compatibilité du projet ferroviaire de 3<sup>ème</sup> voie SNCF ne semble pas faire l'objet d'une étude technique conjointe. Il y a également lieu de s'étonner que l'importante réduction des emprises ferroviaire attestée par la mise en compatibilité du PLU n'ait pas fait l'objet de remarques par les représentants de l'État (DREAL Avis de l'Autorité environnementale) et n'ait été relevée que par le commissaire enquêteur de l'enquête publique.

Il y a lieu par ailleurs de se poser la question du transfert des terrains du domaine SNCF vers le Domaine voirie métropole, transferts qui semblent devoir relever de procédures contrôlées par les Services de l'État.

D'une façon plus générale encore, la question de la mise en compatibilité des trois projets intriqués dans le temps et l'espace reste posée et sans réponse à ce jour.

**7. Recommandations prioritaires du GIR Maralpin**

**Le projet doit s'inscrire dans celui de la troisième voie littorale**

Le qualificatif de *verrou ferroviaire* est attesté par la présence de la voie d'attente et aussi l'argumentation déployée en son temps par le Directeur régional RFF pour plaider la réalisation de la troisième voie littorale d'Antibes à Nice-Ville.

[cf. [http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/3emeVoieNoteGyssels.2003.09.10\(a\).pdf](http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/3emeVoieNoteGyssels.2003.09.10(a).pdf)]

Au moment où le projet de ligne nouvelle est l'objet de réexamens ayant, quoi qu'il en soit, pour effets d'en retarder la réalisation, l'achèvement de la troisième voie littorale, qui, comme nous l'avons montré, *peut largement y suppléer longtemps et à bien moindre coût*, devra être mené à bien dans les plus courts délais.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/3emeVoieLittoraleAvatars2017.02.24.pdf>]

Le projet de déplacement de la gare de St. Augustin peut en être le catalyseur, pour autant que sa réalisation soit compatible avec celui de la troisième voie.

**Mesures d'urgence**

**1.** Préservation des emprises et délaisés indispensables pour les travaux de réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie. Les opérations routières subordonnées à la réalisation du projet de déplacement de la gare et intrinsèquement liées à ce dernier, s'accompagnent de sévères amputations du domaine ferroviaire de St. Augustin et compromettent la réalisation de la troisième voie entre St Augustin et Nice-Thiers.

**2.** Au delà de la 3<sup>ème</sup> voie, on peut se demander si la garantie de la capacité ferroviaire entre St. Augustin et Nice Ville ne conduira pas à la réalisation d'un tunnel supplémentaire à une ou deux voies. Il serait donc judicieux d'examiner la possibilité d'un tel ouvrage, notamment pour réserver les emprises nécessaires à sa réalisation, ainsi qu'à l'insertion des rampes d'accès et de la tête de tunnel. Il

<sup>7</sup> Ainsi, sont soumis à concertation, l'accès aux quais (quatre variantes) et la capacité du parking (entre 100 et 200 places de stationnement) (sic) [Brochure pages 15 & 16]

<sup>8</sup> Selon les termes de Thierry Bahougue, préfigureur de l'EPA Plaine du Var

<sup>9</sup> On rappelle ici que le projet de pôle d'échanges multimodal est porté par trois maîtres d'ouvrage différents : Métropole Nice-Côte d'Azur, SNCF Gares et Connexions et SNCF Réseau, et que le Groupe SNCF a été chargé de la maîtrise d'ouvrage



serait alors fort regrettable qu'un ouvrage routier, même utile, puisse compromettre le développement futur du réseau ferroviaire.

**3. Emprises contraintes pour la 3ème voie dans le secteur Nord du Pont Rail sur la Route de Grenoble**  
Une attention particulière doit être prioritairement apportée à ce secteur ayant donné lieu à un échange de domanialité ER N°s V082 & V090 et soulevant en outre des problèmes techniques de murs de soutènement en bordure d'un tunnel et/ou d'une tranchée ouverte de grande profondeur.

**4. Concevoir et réaliser d'emblée à St Augustin Bis une gare à trois voies à quai**  
Cette mise à trois voies, ne nécessite que la réalisation de la seconde bordure du quai Nord, le long de la voie d'attente existante ; elle permettrait de pallier des anomalies d'exploitation TER dans le périmètre ferroviaire proche de Nice Ville.  
La plateforme ferroviaire l'autorisant, la gare St. Augustin Bis devrait être également pourvue, dans une perspective à assez court terme, d'une 4<sup>ème</sup> voie longue d'attente pour des circulations exceptionnelles (fret).

**8. Données indispensables à la poursuite de la concertation**

Comme l'ont fait apparaître les considérations qui précèdent, le projet de Pôle d'échanges Multimodal (PEM) de Nice Saint-Augustin, soumis présentement à concertation publique, révèle son étroite et profonde intrication avec deux autres grands projets, qui conditionnent à des degrés divers le devenir de la Métropole Nice Côte d'Azur et du réseau ferroviaire.

Le GIR Maralpin et ses partenaires demandent que ces trois projets :

- PEM de Nice Saint Augustin*
- Prolongement de la voie Mathis*
- Troisième voie littorale*

soient "mis au net" et examinés à la lumière de leur *mise en compatibilité* qui s'impose.

Le GIR Maralpin et ses partenaires attendent la réalisation de cette étude dont les résultats devront figurer au plus tard dans le dossier de l'enquête publique dont la tenue est annoncée.

Claude BRULÉ, Pierre DESRIAUX, Jacques MOLINARI

**ANNEXES**

Illustrations  
9 Planches [6 pages]

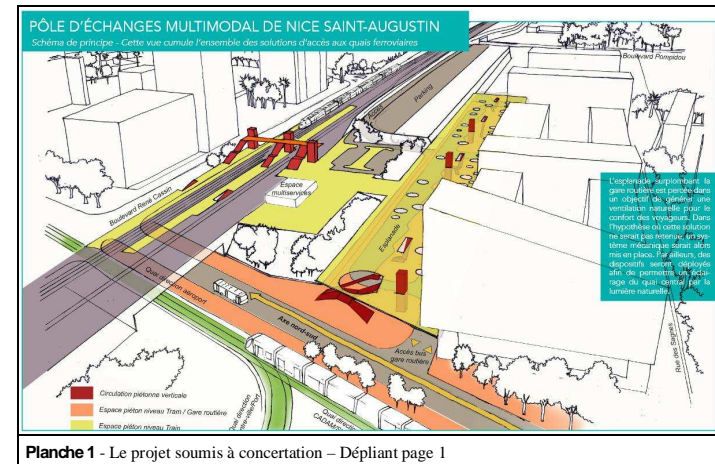
Pièce jointe

Réponse en date du 2 mars 2017 du Préfet des Alpes-Maritimes à la demande du GIR Maralpin sur les suites réservées à la Déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de 3<sup>ème</sup> voie littorale entre Antibes et Nice [2 pages]

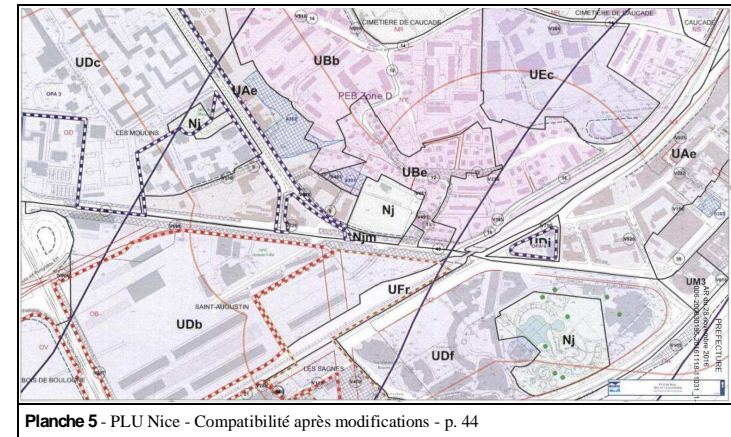
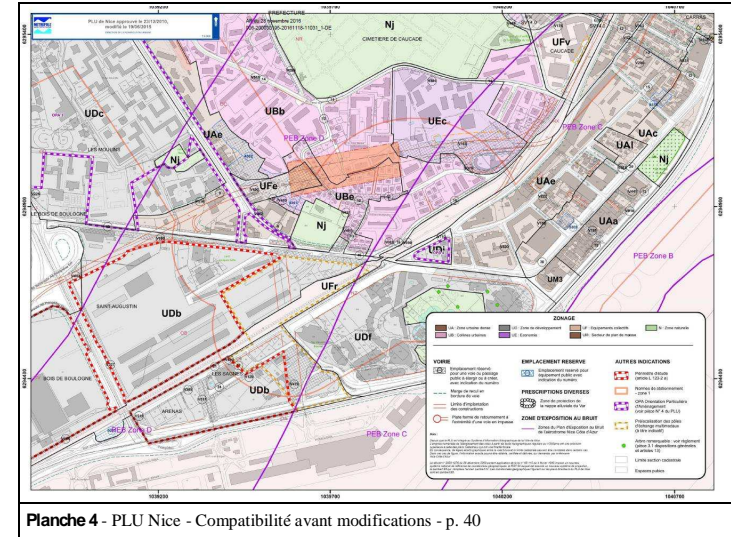
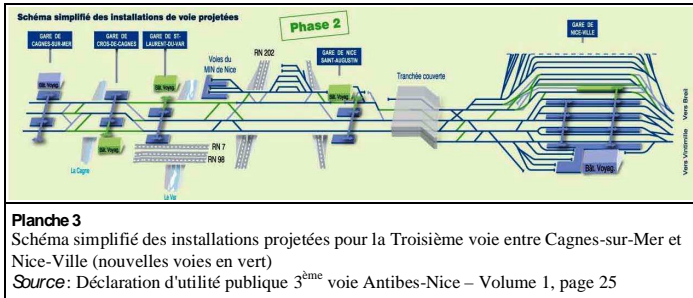
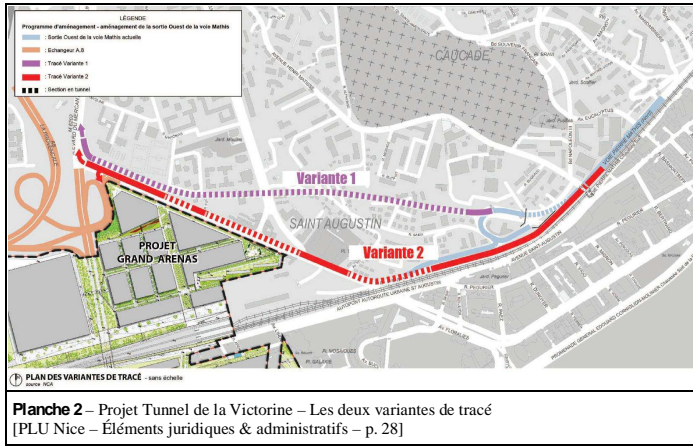
**Consultation publique**  
**Sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la gare routière**  
**de Nice Saint-Augustin**  
□  
**Contribution du GIR Maralpin**  
□

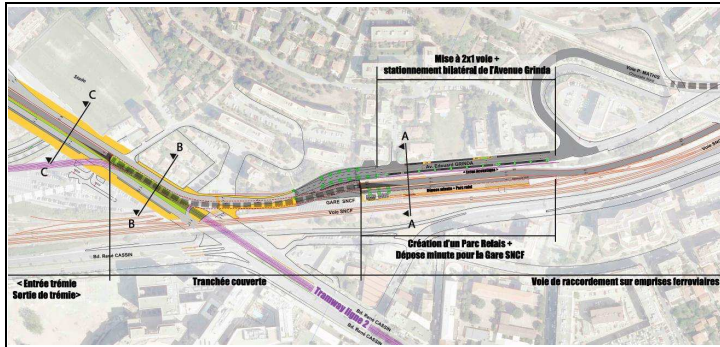
**PLANCHES**

- Planche 1** - Le projet soumis à concertation
- Planche 2** – Projet Tunnel de la Victorine – Les deux variantes de tracé
- Planche 3** - Schéma simplifié des installations projetées pour la Troisième voie
- Planche 4** - PLU Nice - Compatibilité avant modifications
- Planche 5** - PLU Nice - Compatibilité après modifications
- Planche 6** - Sortie Ouest de la Voie Mathis – Insertion dans les emprises de la gare de St. Augustin
- Planche 7** – Disposition des voies de la gare de St Augustin dans le projet de troisième voie littorale
- Planche 8** – Configuration actuelle de la gare de St. Augustin
- Planche 9** – Dispositions adoptées pour faciliter l'insertion de la Variante 2 de la Voie Mathis

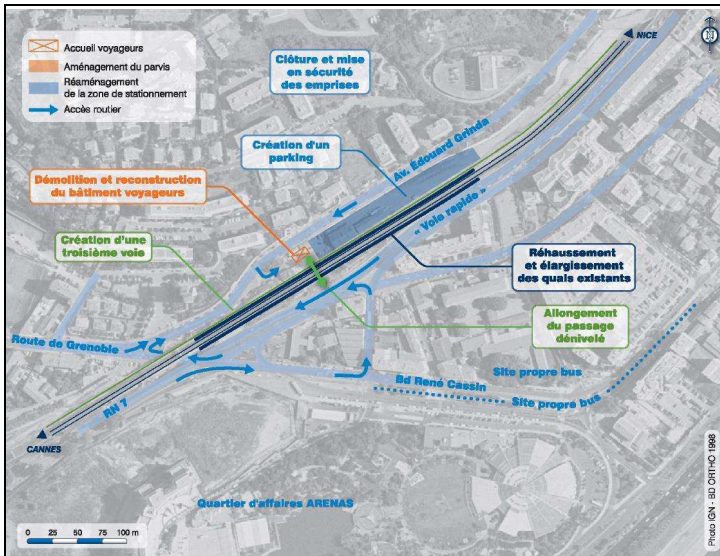


# Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin Bilan de la concertation





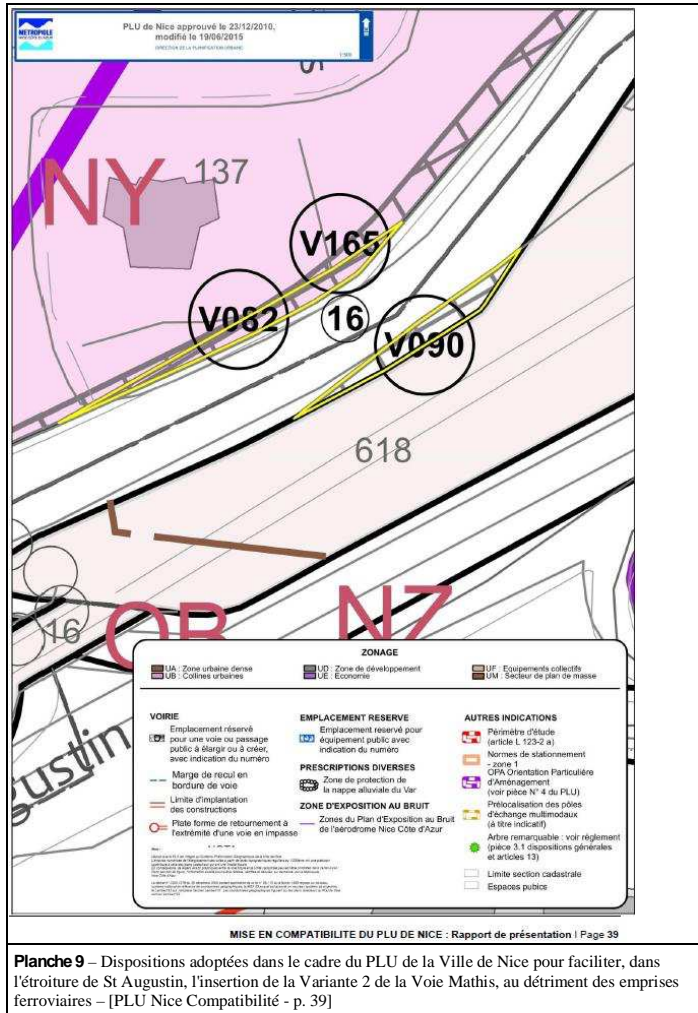
**Planche 6** – Sortie Ouest de la Voie Mathis – Insertion dans les emprises de la gare de St. Augustin [NCA – Concertation publique sur le projet (document daté 11.10. 2013)]



**Planche 7** – Disposition des voies (3<sup>ème</sup> voie en vert) de la gare de St Augustin dans le projet de troisième voie littorale [DUP 3<sup>ème</sup> Voie – Vol. 3 Les gares – p. 51]



**Planche 8** – Configuration actuelle de la gare de St. Augustin – On distingue nettement l'étroitesse du pied de colline où devrait également s'insérer, au détriment de la 3<sup>ème</sup> voie, le débouché de la Voie Mathis [Cliché Geoportail (04.07.2017)]



Consultation Déplacement Gare St Augustin – Contribution GIR Maralpin – 07.04.2017 – Page 11/13



PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

G.I.R. MARALPIN  
Reçu le 06.03.2017  
Répondu le

Préfecture des Alpes-Maritimes  
Direction des relations  
avec les collectivités locales  
Bureau des affaires juridiques  
et de la légalité  
Affaire suivie par : Aurélie MATHIEU  
04.93.72.29.88  
[aurelie.mathieu@alpes-maritimes.gouv.fr](mailto:aurelie.mathieu@alpes-maritimes.gouv.fr)  
Le Directeur Adjoint de Préfecture Publique d'Expropriation SNCF Réseau est 377, Zone voie gr. maralpin/Réseau CERSMAR/L275-08

Nice, le 02 MARS 2017

Monsieur,

Par courrier du 1<sup>er</sup> février 2017, vous avez souhaité connaître les suites réservées à la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de 3<sup>ème</sup> voie littorale entre Antibes et Nice.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance les informations ci-dessous.

Les travaux de construction d'une 3<sup>ème</sup> voie ferrée et d'aménagement des gares entre Antibes et Nice, emportant mise en compatibilité des plan locaux d'urbanisme des communes d'Antibes, Cagnes sur Mer, Saint Laurent du Var et Nice ont été déclarés d'utilité publique et urgents par décret du 8 septembre 2003, publié au journal officiel du 14 septembre 2003.

Sur cette base, les arrêtés de cessibilité ont été pris pour les emprises situées sur les territoires des communes suivantes, après enquêtes parcellaires :

- Antibes : le 17 mai 2006
- Cagnes sur Mer : le 19 juin 2006
- Villeneuve Loubet : le 19 janvier 2007

Le juge de l'expropriation a prononcé le transfert de propriété au bénéfice de réseau ferré de France, (actuellement SNCF réseau) par ordonnances des 9 août 2006 et 25 mai 2007.

Le délai de 10 ans imparti à SNCF réseau pour procéder aux expropriations restant à réaliser entre les communes de Cagnes sur Mer et Nice tel que prévu par la DUP du 8 septembre 2003, expirant au 14 septembre 2013, la prorogation de la DUP a été sollicitée par le porteur de projet.

Par décret du 11 septembre 2013, le Ministre en charge des transports a prorogé le délai pour réaliser les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux de construction et d'aménagement de cette 3<sup>ème</sup> voie, jusqu'au 14 septembre 2023.

.../...



ADRESSE POSTALE : 06286 NICE CEDEX 3 - ☎ 04 93 72 70 00

Je vous engage, si vous le jugez utile, à prendre contact avec les services de SNCF réseau (direction territoriale Provence Alpes Côte d'Azur – Les Docks – Atrium 10.4 - place de la Joliette BP 85404 – 13567 Marseille cedex 02) pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général  
DRCL-D 2719



Frédéric MAC KAIN

M. Jacques MOLINARI  
GIR MARALPIN  
49, avenue Cernuschi  
06500 MENTON

# ANNEXES

**DÉCISIONS ET DÉLIBÉRATION DE LANCEMENT DE LA  
CONCERTATION**

**SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION**

**ARTICLES DE PRESSE**

**CONTRIBUTIONS DES REGISTRES**

**CONTRIBUTIONS PAR MAIL**

**CONTRIBUTIONS PAR COURRIER POSTAL**

**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**



Recue @  
27/3/2017 / C

St Laurent-du-Var le 23/3/2017

Madame, Monsieur

Comme suite à la réunion publique du 22/3/2017 à NICE et après avoir pris connaissance du contenu de la brochure "concertation publique", je vous adresse les remarques ci-après.

1) Page 10 du document  
Les "Notes actifs"

Il est indiqué en bas de page que "l'accès depuis les quartiers alentours au depuis Saint-Laurent-du-Var seront facilités"

Sur Saint-Laurent, ville où je réside, s'agit-il du "point d'échange vélo" projeté, indiqué en bleu et rouge, proche du pont sur le Var?

Cette mention mérite d'être précisée, me semble-t-il.

2) Page 14 du document

L'espace multiservices

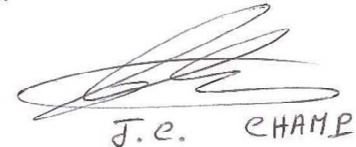
La solution 1 me paraît la plus appropriée compte tenu de la proximité à la fois des quais ferroviaires et de la gare routière.

3) Page 14

L'accès aux quais

je choisis la variante 1 avec l'option gare biface (page 15) qui me semble être la plus complète avec la desserte supplémentaire depuis le boulevard René Cassin.

En vous remerciant d'avoir pris le temps de parcourir ces quelques lignes, je vous prie de croire, Madame Monsieur, à l'expression de mes salutations les meilleures.



J.E. CHAMP

Adresse :

429, rue ALBERT CAMUS  
06700 - ST LAURENT-DU-VAR

# ANNEXES

**DÉCISIONS ET DÉLIBÉRATION DE LANCEMENT DE LA  
CONCERTATION**

**SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION  
PRESSE**

**CONTRIBUTIONS DES REGISTRES**

**CONTRIBUTIONS PAR MAIL**

**CONTRIBUTIONS PAR COURRIER POSTAL**

**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**





Diffusion restreinte



## Pôle d'échanges multimodal de Nice Saint Augustin

Réunion d'information et de participation du  
public du 22 mars 2017  
Note de synthèse



## DATE ET LIEU

22 mars 2017 à 18h30

**NOMBRE DE PARTICIPANTS** : 25

## EN TRIBUNE

Pierre-Paul LEONELLI	Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur – Conseiller régional
Christian TORDO	Métropole Nice Côte d'Azur – Président de la commission emploi, développement économique
Marie BENASSAYAG	Département des Alpes-Maritimes – Vice-Présidente déplacements
Jacques FROSSARD	SNCF Réseau – Directeur territorial PACA
Jean-Christophe LEYDET	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur – Chef de mission prospective
Laurent CARRERE	Métropole Nice Côte d'Azur – Directeur tramway et mobilité durable
Yvette LARTIGAU	Département des Alpes-Maritimes – Directrice des transports
Fabien PASTOUR	SNCF Réseau – Responsable territorial Alpes-Maritimes – Monaco – Italie
Damien LATHUILE	SNCF Gares & Connexions – Directeur de projet

**DUREE DE LA PRESENTATION DES MAÎTRES D'OUVRAGE** : 45 minutes

**DUREE DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC** : 1h00

La réunion est ouverte par Monsieur Christian Tordo, Président de la commission emploi, développement économique de la Métropole Nice Côte d'Azur qui accueille le public. Il présente le projet en mentionnant qu'il permettra de développer l'économie de la Métropole Nice Côte d'Azur, le quartier du Grand Arénas étant destiné à devenir un pôle structurant du territoire Métropolitain. Il ajoute que le Pôle d'Echanges Multimodal sera le point de convergence de tous les modes de déplacements : tramway, train, bus et cars, modes doux et qu'il comprendra deux équipements majeurs qui sont la gare routière et la gare ferroviaire. Il termine son introduction en déclarant que l'objectif de cette réunion d'information et de participation du public consiste à échanger avec les participants sur le contenu du projet et les variantes proposées.

Monsieur Jacques Frossard, Directeur territorial à SNCF Réseau, retrace la genèse du projet il y a trois ans, avec une commande faite par l'Etat et la Métropole Nice Côte d'Azur d'étudier la faisabilité d'un pôle d'échange multimodal. En trois ans, l'important travail d'investigations, de concertation et d'études qui a été conduit permet aujourd'hui de présenter au public un projet ambitieux.

Madame Marie Bennassayag indique que le Département des Alpes-Maritimes est très favorable au projet qui permettra notamment de desservir le second aéroport de France, indispensable pour l'avenir des Alpes-Maritimes compte-tenu de sa dynamique économique et touristique. Elle précise que ce qui est présenté ce soir en réunion publique est le fruit d'un travail en commun avec les

partenaires et les parties prenantes, élaboré et partagé de concert avec les élus.

Monsieur Pierre-Paul Leonelli, excuse Monsieur Philippe Tabarot qui n'a pas pu être présent ce soir. Il indique que le projet s'insère dans la stratégie régionale d'amélioration globale des infrastructures ferroviaires notamment dans les Alpes-Maritimes. Il ajoute que le projet contribue à améliorer les conditions de voyage des usagers de la ligne ferroviaire la plus fréquentée de France (après l'Île-de-France). Il rappelle que la gare actuelle Nice Saint-Augustin est très importante mais n'est aujourd'hui plus adaptée au volume de passagers et à la qualité d'offre de services attendue. Il poursuit en ajoutant que le projet contribue grandement à l'amélioration des services TER qui eux-mêmes contribuent à la mobilité métropolitaine et départementale. Il indique que la Région est favorable au positionnement de la future gare compte-tenu de l'offre multimodale qu'il permet de développer. L'usager et les conditions de transport sont au centre des préoccupations de la région et ce projet permettra une nette amélioration dans ces domaines. Il précise qu'en parallèle au projet, la rénovation de nombreuses gares est programmée par la Région, notamment les gares de Nice Riquier et de Cagnes-sur-Mer. Enfin, il termine en évoquant que le projet présenté ce soir est bien distinct du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur et qu'il est déterminant car il permettra la création de la future gare TGV, équipement très important pour désaturer le nœud ferroviaire azuréen.

Après l'introduction liminaire de Stéphane Saint-Pierre, assistant à la maîtrise d'ouvrage pour la concertation, la réunion publique s'est déroulée en deux temps :

- Présentation, par SNCF Gares & Connexions, du projet et ses composantes ainsi que des variantes et options d'aménagement soumises à la concertation publique ;
- Echanges avec les participants.

## 1 Présentation du projet par SNCF Gares & Connexions

Le support de présentation utilisé est joint à la présente note de synthèse.

## 2 Echanges avec les participants

Nota : Les interventions des participants sont reprises de façon littérale. Les éléments de réponse apportées par les différents maîtres d'ouvrage sont rapportés de façon synthétique.

- **Monsieur Molinari** – Gir Maralpin

« Vendredi 11 mars je me suis rendu déposer les observations pour le Gir Maralpin à la nouvelle Mairie de Nice Saint-Augustin. Il n'y avait aucune observation déposée et tout de suite après à la gare de Nice Saint-Augustin, j'ai ouvert le cahier d'observation à la page 2 et entre la page 2 et la page 12 ou 11, peu importe, les pages étaient absentes, arrachées du registre. J'ai signalé ça au guichetier SNCF qui n'a pas vue directe sur le registre et qui m'a dit être dans l'incapacité de surveiller ce registre et il est évident qu'à Nice Saint-Augustin à ces heures-là, il y a foule et le guichetier est dans l'impossibilité même de servir les clients. Alors je pose la question aux gentils organisateurs de cette concertation : vous avez employé des moyens énormes d'information, vous nous avez reçus à Marseille, certains d'entre nous, pour nous expliquer en long et en large le projet. Vous annoncez un peu tardivement l'ouverture de la concertation, nous avons reçu l'annonce le soir de l'ouverture qui

était à 8h du matin et vous n'êtes pas capables d'assurer la surveillance d'un registre qui a une importance capitale en matière de concertation. Autrement dit, il y a plusieurs pages du registre sur lesquelles des citoyens ont apposé des observations qui ont disparu et maintenant je demande à SNCF Réseau de mettre les moyens à disposition de Nice Saint-Augustin pour que la responsabilité du registre ne soit pas sous le seul regard du guichetier. Vous avez des moyens humains pour organiser cette concertation, mettez-les au service des citoyens qui veulent exprimer leur avis. J'interviendrais plus tard si j'en ai l'occasion ».

- **Une participante qui ne s'est pas présentée**

« Pour ces permanences, c'est un peu fort de nous annoncer ce soir que vous ne savez pas la date de la prochaine permanence, on est arrivé fin mars ».

**REPONSE – DAMIEN LATHUILE (SNCF G&C)**

- Le guichetier prend des photos régulièrement pour sauvegarder les expressions du registre
- La maîtrise d'ouvrage prend note des remarques faites pour améliorer les conditions de surveillance et une réponse sera apportée à cette problématique
- Concernant les permanences, la date est conditionnée par la météo. Une première permanence a permis à la maîtrise d'ouvrage d'échanger sur le projet avec une dizaine de personnes.

- **Monsieur Lornière**

« Je suis un abonné en carte zou, je voyage pas mal en TGV et je suis un des premiers abonnés Auto bleues. Je vais tempérer un peu les propos de Monsieur Molinari car je me suis rendu ce matin, cet après-midi plus exactement à 13h15, en mairie annexe de Nice Saint-Augustin et mes propos vont s'adresser à l'adjoint à la propreté et adjoint au maire de Nice qui est présent ici. J'ai eu un accueil extrêmement courtois. En effet, j'ai pu voir dans le hall d'accueil de la mairie de Nice Saint-Augustin les 3 panneaux et le registre était sous bonne garde derrière le comptoir, on m'a proposé très aimablement de le remplir. J'ai demandé à avoir un document de la concertation, celui-ci parce que j'avais une heure d'attente pour me faire établir la validation de ma signature, m'a obligé à revenir en fin d'après-midi à 16h50 et à 16h50 en effet deux documents avaient été déposés à la mairie de Saint-Augustin donc je vous informe qu'à la mairie de Nice Saint-Augustin, un des lieux de dépôt, les conditions sont bonnes.

Ma deuxième question va porter sur l'adresse du site internet que vous avez mentionnée sur le slide et que je revois sur cette plaquette qui est la suivante, je site : <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>. Est-ce que la société des chemins de fer français nationale est devenue la société nouvelle des chemins de fer français puisque je crois que c'est l'acronyme qui est laissé pour les mots « sn » je crois que tout un chacun l'aura corrigé mais qu'il va s'agir pour vous de le faire valider.

Si je peux poursuivre je vais avoir deux questions concernant en effet, cette pré-future gare LGV et cette gare j'ai eu l'occasion, étant passionné de transports, de me rendre en 2008 sur la ville de Reims en Champagne et notamment de découvrir la gare de Reims TGV Champagne. Pour faire court c'est là, à 20 kilomètres en amont qu'a été battu, cocorico, le record du monde de vitesse en train à 572,64 km/h. Donc j'ai pu en effet passer une heure dans la passerelle supérieure, puisqu'on est proche de cette configuration, avec des demandes d'autorisation bien sûr, mais de voir quelque chose d'extrêmement intéressant : les TGV qui font pas encore dans cette configuration là à l'époque mais enfin le Strasbourg-Paris mais après du Strasbourg-Reims-Paris qui s'arrêtait donc en gare mais

aussi du TER, mais aussi d'un train grandes lignes et de l'inter-cité. Je pense qu'avec l'interconnexion tramway imaginée la visite de ce site et l'inspiration qui pourrait venir à vos ingénieurs seraient extrêmement intéressants. Et puis enfin je vais conclure avec en effet mes propos de présentation : je suis en effet un abonné Auto bleues je voulais savoir si comme la station T2 de l'aéroport Côte d'Azur va être ouverte notamment au système flex, c'est à dire qui permet d'y venir déposer une voiture sans avoir à forcément la reprendre, est-ce que le pont ouvert aux transports publics, aux transports communs, sera ouvert à ce type de véhicules propres ? Merci. »

**REPONSE – DAMIEN LATHUILE (SNCF G&C)**

- Concernant l'adresse internet du projet, il s'agit d'un raccourci d'adresse. L'adresse est bien la bonne et le site fonctionne bien.

**REPONSE – LAURENT CARRERE (MNCA)**

- Le pont rail est réservé aux tramways, aux bus/cars et aux circulations douces. Il apparaît difficile d'y autoriser le passage de voitures individuelles, même pour les voitures électriques.

- **Monsieur Raybaud** – Association des Amis du Rail azuréen

« Je viens sur le projet et son phasage. Vous avez parlé de la phase 1 et j'en venais à la phase 2 qui est censée commencer vers 2023. Je voulais m'assurer que cette phase 2 est bien destinée à préparer l'arrivée de la Ligne Nouvelle, sachant qu'évidemment ce sera conditionné par l'évolution du projet de Ligne Nouvelle. Merci.

Nous avons participé aux phases de concertation pour Ligne Nouvelle donc je crois que nous avons eu une réunion ici vers la fin octobre et vous nous aviez présenté un projet de gare multimodale tel qu'il sera forcé à l'horizon 2030. »

**REPONSE – DAMIEN LATHUILE (SNCF G&C)**

- La gare Nice Saint-Augustin n'est pas une première étape du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur mais bien un projet indépendant, essentiel au développement économique et vital. Les deux projets sont cohérents et compatibles, et l'espace est préservé pour permettre la construction de la future gare TGV de Nice Aéroport, en lien avec la ligne nouvelle.
- Concernant la concertation sur la Ligne Nouvelle, la réunion publique présentant la gare à l'horizon 2030 présentait un projet de gare internationale. La gare Nice Saint-Augustin est d'envergure régionale. Les deux projets sont bien distincts.

- **Monsieur Jean-Philippe Pégion** – Président des transporteurs de voyageurs des Alpes-Maritimes et président de la commission mobilité de la CCI Côte d'Azur

« Tout d'abord un témoignage : on considère que cet outil est un outil très important pour le devenir de la mobilité dans le département des Alpes-Maritimes, qu'effectivement il doit contribuer à favoriser et surtout à fluidifier le trafic des automobiles parce que ça c'est aussi les objectifs si on veut que

l'activité économique se développe.

En second lieu je voudrais poser deux questions par rapport à la présentation qui a été faite : j'ai vu que le report modal bus-tram devait s'effectuer en 2018, est-ce que c'est la globalité du trafic autocars, donc je suppose qui vient de l'ouest des Alpes-Maritimes, voire du nord et de la plaine du Var et des vallées, ou est-ce qu'à terme il y aura également après en 2021 un report sur le pôle multimodal à la ligne 3 du tramway à Saint-Isidore ? »

**REPONSE – LAURENT CARRERE (MNCA)**

- Le plan de restructuration du réseau des bus est actuellement en cours d'étude avec une mise en service du tramway jusqu'à Jean Médecin en 2018-2019. En phase transitoire (2018 à 2020), la gare routière n'existant pas encore, les bus seront directement connectés à l'arrêt de tramway. Une adaptation au fur et à mesure du réseau est prévue. Les lignes express (vers Cannes ou l'aéroport par exemple) seront maintenues en l'état. Les lignes Vauban seront maintenues.

- **Monsieur Antoine Marquez** – représentant ELV des vallées de Cagnes et du Var

« J'ai bien noté que l'accès aux quais est à plus 7 mètres puisque c'est le niveau 10 par rapport au niveau 3. Il y a bien 7 mètres de dénivelé ?

Je pose une question, puisque l'accès automobile est pratiquement interdit, arrivé au niveau de la gare : pour les PMR, personnes à mobilité réduite, quel sera leur parcours pour accéder aux quais ? Comment on va faire pour les amener à la gare et les amener aux quais ? Donc une simulation pour les personnes handicapées comment on va faire pour prendre le quai et ensuite vu que c'est un mode de connexion multimodal pour les vélos, comment on va faire pour mettre les vélos dans les trains et quelle est la simulation pour le faire ? »

**REPONSE – FABIEEN PASTOUR (SNCF RESEAU)**

- L'accès PMR sera assuré par les ascenseurs qui permettent d'accéder aux quais. Les personnes à mobilité réduite pourront se rendre sur l'esplanade en ascenseur quelques soient les variantes.

**REPONSE – DAMIEN LATHUILE (SNCF G&C)**

- Le projet a été soumis aux associations des personnes à mobilité réduite. Des réunions complémentaires seront organisées dès septembre 2017 pour prendre en compte tous les types de handicaps.
- Concernant le vélo, c'est au transporteur de répondre à cela. Pour accéder aux quais, l'usager pourra soit emprunter les ascenseurs, soit les escaliers en portant son vélo.

- **Monsieur Molinari** – Gir Maralpin

« Vous donnez beaucoup de précisions sur tout ce qui est aménagements urbains en quelques sorte, accessibilité et intermodalité. Ce qui nous intéresse nous qui travaillons sur le ferroviaire depuis plus de 20 ans, c'est de connaître la disponibilité en matière ferroviaire de tout le secteur, c'est-à-dire connaître les tracés de voies telles qu'ils sont, les emprises telles quelles sont et réfléchir à partir de

cela sur des améliorations que nous pourrions apporter à votre projet qui est excellent en soit. Il n'y a pas de remarque désagréable à formuler, mais tout de même notre souci, depuis le début, c'est le renforcement de l'infrastructure ferroviaire entre Nice Saint-Augustin et Nice Ville ; c'est à dire il y a un projet de troisième voie qui est encore valide jusqu'en 2023 et nous souhaiterions qu'un travail de réflexion soit mené sur la réalisation de ce tronçon de troisième voie, entre Saint-Augustin et Nice Ville, d'autant qu'à Saint-Augustin existe la voie pour le garage de train de fret. L'emprise de la troisième voie existe, on pourrait peut-être en tirer parti à peu de frais pour disposer avec le quai qui le jointe d'un arrêt voyageurs, dans des circonstances particulières peut-être, ou mieux en régime permanent c'est-à-dire avoir là, à Saint-Augustin, une gare à trois voies en cohérence avec la troisième voie pour suivre jusqu'à Nice ville. Autrement dit, votre projet est bien dans le principe mais il n'a pas été assez fouillé. Vous ouvrez une concertation et bien profitons de la concertation pour mettre tout à plat et examiner toutes les possibilités de valoriser une emprise ferroviaire, c'est la dernière dont nous disposons sur le littoral. Alors, tout l'avenir de la Côte d'Azur en dépend, tout l'avenir de la qualité des dessertes en dépend, ne faisons pas un travail à moitié et travaillons ensemble pour les quelques jours qu'il nous reste. On pourrait peut-être supposer que vous allez prolonger le délai puisque cette concertation ne se déroule pas comme vous l'imaginiez au départ et comme souhaitable voilà la demande que je fais au nom du Gir Maralpin et aussi au nom d'autres associations qui partagent notre point de vue. »

**REPONSE – FABIEEN PASTOUR (SNCF RESEAU)**

- La voie de garage permet de recevoir les trains de marchandises. Pour l'utiliser en troisième voie, il conviendrait de modifier la signalisation, ce qui serait envisageable ultérieurement. On peut imaginer cet aménagement en troisième voie comme une amélioration prochaine.

**REPONSE – JACQUES FROSSARD (SNCF RESEAU)**

- Le projet de base était de rapprocher la halte gare de l'aéroport rapidement. En matière de fonctionnement ferroviaire, cela n'est peut-être pas totalement satisfaisant mais cela correspond à l'impératif de faire au plus vite.

- **Monsieur Molinari** – Gir Maralpin

« Je voulais dire que dire ça en présence de Monsieur Tordo alors qu'il se consacre depuis plusieurs années à l'aménagement de la plaine du Var dans le cadre de l'opération d'intérêt national qui est un projet extrêmement ambitieux. Ne me dites pas que pour des raisons sordides d'économies vous risquez de compromettre le fonctionnement du système ferroviaire actuel. La LN ne sera pas engagée avant très longtemps et de toute façon la Ligne Nouvelle elle s'arrête à Nice Saint-Augustin. Et nous insistons sur le fait qu'entre Nice Saint-Augustin, il reste à faire la troisième voie et à l'occasion de ce projet réfléchissons, réfléchissez, donnez des chiffres. Ils ne sont pas tellement élevés en fait, nous les connaissons les chiffres de la troisième voie depuis Cagnes-sur-Mer, c'est pas démesuré en regard des 4 milliards 200 millions que vous affichez pour la LNPCA, alors soyons sages, pensons au présent, pensons aussi à un avenir qu'il ne faut pas compromettre, c'est ma suggestion nous sommes à votre disposition pour en discuter. »

- **Madame Desportes-Jenning** – Basta Ligne Nouvelle Biot

« Si je puis me permettre, je veux simplement dire, puisque Monsieur Molinari me permet d'exprimer notre point de vue, qu'il ne faut pas hypothéquer la possibilité d'une 3ème voie ; ça n'est pas joué encore la Ligne Nouvelle et nous nous préconisons de prolonger la troisième voie littorale donc nous voulons nous assurer que votre projet ne compromet pas la possibilité de ce prolongement de la troisième voie littorale, merci. »

**REPOSE – CHRISTIAN TORDO (MNCA)**

- Il y a également urgence à desservir l'urbain également. Concernant l'aspect financier, il s'agit de prendre en compte de manière rigoureuse l'argent public sans toutefois sacrifier l'avenir.

**REPOSE – JACQUES FROSSARD (SNCF RESEAU)**

- L'objectif est d'utiliser l'argent public au mieux compte tenu de l'arrivée future du projet de Ligne Nouvelle. Pour cela, il convient de concevoir pour le pôle d'échanges un projet qui ne nécessitera pas trop de dépenses pour adapter le site au projet de Ligne Nouvelle.

**REPOSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)**

- Concernant la question de Madame Desportes-Jenning, les quais n'obèrent pas l'évolution vers des projets futurs.

- **Madame Brigitte Gourmanel** – ADEC

« C'est un dossier que je suis depuis le début de la LGV. On a suivi l'évolution de la philosophie de la Ligne Nouvelle. On est passé d'une ligne TGV à une amélioration des transports du quotidien, donc je m'inquiète quand même de ce que ce projet de Ligne Nouvelle va permettre une multiplication par 5 – c'est ce qui est inscrit, c'est ce qui est promis par SNCF – de transport de fret. Or dans tous les volets de gares ou de transport que je vois on ne parle pas du fret. Est-ce qu'au niveau de cette gare, sachant que la ligne nouvelle ne sera pas mixte, donc le fret multiplié 5 va continuer de circuler sur la ligne historique, donc arriver dans cette gare, est-ce que vous envisagez donc une plateforme pour ce fret ? Est-ce qu'il y aura une connexion avec une plateforme logistique ce qui paraît indispensable compte tenu qu'on a quand même l'OIN avec des projets assez importants et des besoins plus le développement économique de la Métropole, plus tout le département, plus que la position centrale de ce fret nous paraît quand même, enfin de cette plateforme logistique, nous paraît importante ? Je rappelle que la Ligne Nouvelle va traverser le Var difficilement, apparemment arriver à Saint-Augustin et repartir sur deux pieds jusqu'à Vintimille. Les trains vont circuler à la vitesse des TER compte tenu de l'inter-station qui est insuffisante pour la montée en vitesse, donc nous on ne risque pas d'avoir des trains qui battent des records de vitesse : de Cannes à Nice les trains n'ont pas le temps de monter en vitesse pour freiner. J'aimerais qu'on ait une vision un peu globale des besoins que nous avons dans le futur ; j'ai bien compris que là on dégage vite fait la gare de Saint-Augustin actuelle, on a d'autres projets sur ce secteur-là et on l'installe pour la connecter avec la ligne de tram, très bien. Je m'inquiète aussi quand même du dénivelé par rapport du risque inondable, ça c'est un risque qu'on a déjà vécu et je pense que ça va continuer avec le changement climatique, etc. C'est quelque chose qui risque de revenir mais j'aimerais bien aussi qu'on aille plus loin que juste le transport par les tram, de ces voyageurs et les stationnements compte tenu qu'on a 75 000 passagers à Saint-Augustin, les stationnements, les 200 places de parkings me paraissent un peu léger.

Je voudrais la parole après s'il vous plaît. »

**REPOSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)**

- Concernant le fret, la gare Nice Saint-Augustin se situe dans un secteur à changement : un point de service en garage permet de ne pas gêner les trains voyageurs. Le projet est considéré dans un contexte plus large, donc il n'est pas prévu de plateforme pour le fret.

**REPOSE – (MARC BENEMBAK) EPA PLAINE DU VAR**

- Concernant les inondations, le projet est conçu pour être conforme au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) : l'infrastructure autorisée par le règlement et les locaux d'accueil des usagers sont situés au-dessus de la côte donc pas en zone inondable. Des simulations hydrauliques sont également menées dans les cas les plus défavorables (cas de ruptures de seuils les plus défavorables) pour nous assurer que le projet est conforme aux règles et permet de ne pas mettre en péril les usagers.

**REPOSE – LAURENT CARRERE (MNCA)**

- Les voies alentours sont inondables. Le service tramway sera évidemment interrompu en cas d'inondation. En cas d'inondation, il y a un arrêt total de l'exploitation. Sur l'aspect réglementaire, la dalle permet de ne pas poser de problème de sécurité des personnes. Concernant le matériel, des protections seront mises en place afin qu'il ne soit pas abîmé en cas d'inondation.

- **Madame Sylvie Bonali** – Association CAPRE

« Tout à l'heure Monsieur nous disait de prendre exemple sur la gare de Reims. Moi l'année dernière je suis allée au Mans et j'ai été agréablement surprise car j'ai pu tirer ma valise à partir de la sortie du train et faire rouler ma valise sur tout le parcours. Quand on arrive à Nice Thiers, c'est vraiment déplorable. Il y a souvent des personnes âgées malgré tout, beaucoup de touristes, chargés. L'escalator la plupart du temps est en panne, je me dis c'est pas possible que dans une ville comme ça très touristique. Mais bientôt c'est terminé puisqu'on va nous faire un projet de renommée internationale : la gare multimodale d'une métropole pleine d'ambitions. On va remédier à ça mais toute à l'heure j'ai cru comprendre qu'il y aura juste un ascenseur, pareil il y aura toujours le même problème ? »

**REPOSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)**

- La gare est en cours de réaménagement à Thiers, il y aura plusieurs modes d'accès aux quais. La gare de Riquier sera bientôt en travaux lesquels permettront également plusieurs accès. Pour Nice Saint-Augustin, l'accessibilité est assurée avec les escaliers et les ascenseurs. La Ligne Nouvelle permettra un aménagement de plus grande envergure avec d'autres moyens d'accessibilité. Les solutions sont adaptées à l'envergure des projets.

- **Monsieur Nallino** – Amis du rail

« Je me félicite de tous ces travaux qui ont été entrepris pour la mobilité notamment le tram, le ferroviaire etc. et je pense que la ville de Nice va vers un avenir qui sera plus mobile qu'aujourd'hui. Néanmoins, on a parlé toute à l'heure de la gare multimodale et notamment avec la gare de Saint-Augustin, la future halte, et on se rend compte qu'il n'y aura pas de parking et on nous a dit aussi qu'il n'y en aura pas non plus dans le futur alors, on a eu la gare des betteraves et on sait qu'il y aura un pôle multimodal sans parking, ça ce sera unique au niveau de la France. Alors c'est déjà une question, d'autant qu'il y a des terrains à proximité, j'ai vu qu'il y a des terrains immobiliers en construction etc. dans lesquels on pourrait au moins proposer quelques parkings, pour les gens qui descendent des collines. Et si on regarde la halte de Saint-Augustin, nous avons un parking qui est à la Victorine qui sert très bien, il y a toute la rue qui descend et qui dessert très bien mais après elle est déplacée à 500 ou 800 mètres alors c'est différent. Donc il faudrait peut-être envisager et voir dans quelles conditions on peut améliorer ce système.

La deuxième question qui me vient à l'esprit, c'est qu'on va dégager la gare de Saint-Augustin, il va rester là des espaces. Or ces espaces on avait envisagé il y a très longtemps, parce que lorsqu'on parle de troisième voie l'association les Amis du Rail l'a proposée avec le Gir Maralpin, donc il y a quelques années, et cette troisième voie elle était programmée en 2001. Entre temps, il y eu plusieurs péripéties, et on en est arrivés à la LGV et on arrive à destination de cette troisième voie qui stoppe à Cagnes-sur-Mer. Donc d'aujourd'hui jusqu'à 2030 et même au-delà on va avoir un nombre de TER qui va augmenter, un nombre de trains, aussi donc il me semblerait que maintenir et envisager la construction de la troisième voie jusqu'à Nice Ville c'est un minimum, parce qu'il en faudrait quatre de voies, notamment si nous avons comme nous avons eu à plusieurs reprises entre Nice ville et Saint-Augustin, il y a deux voies, si vous avez une voie qui est obstruée on ne peut pas aller nulle part, il reste une voie pour l'ensemble des circulations. »

**REPOSE – CHRISTIAN TORDO (MNCA)**

- Concernant les parkings, dans le cadre du Grand Arénas on travaille à une offre de stationnement suffisante pour répondre aux besoins.
- Il conviendrait de recentrer les échanges de ce soir sur le pôle d'échanges multimodal et non sur la troisième voie.

- **Madame Brigitte Gourmanel** – ADEC

« Je voudrais faire remarquer qu'on est tout sauf sur du minimaliste maintenant je trouve qu'effectivement les projets sont assez énormes ; si on envisage la possibilité du fret multiplié par 5, c'est une des choses qui ont été données sur la ligne historique, on peut rappeler qu'il reste une voie ferrée qui arrive jusqu'au MIN actuel et que donc ça paraît une possibilité de gâchis monumental de ne pas utiliser cette possibilité de desserte. Alors vous allez dire qu'on a beaucoup mieux avec le MIN : le MIN avec l'accès 15 kilomètres plus haut avec toutes les infrastructures routières qu'on veut nous faire et qui semblent irréalisables. Nous sommes ici sur la desserte du pôle multimodal, je veux quand même rappeler à l'assemblée que nous avons sur le MIN actuel

Le CAPRE 06 soutient complètement ce qu'a dit Monsieur Molinari pas seulement sur la troisième voie mais sur l'ensemble de ce qui a été dit et nous voulons réclamer une régularisation correcte de la consultation à savoir qu'il est absolument anormal que les gens qui viennent mettre leurs remarques ne puissent pas avoir accès aux remarques déposées déjà de manière antérieure, j'insiste là-dessus, ce sont des entourloupettes qu'on nous fait régulièrement par exemple sur l'enquête qui avait été faite

sur les digues du Var, voilà merci. Pour l'inondabilité vous n'avez convaincu personne. »

**REPOSE – CHRISTIAN TORDO (MNCA)**

La troisième voie et le déplacement du MIN ne font pas l'objet de la concertation publique.

- **Monsieur Rémi Quinton** – Association TGV Développement Nice Côte d'Azur

Moi je voudrais vous dire que je suis totalement favorable au projet qui nous a été présenté ce soir et c'est une très bonne chose également de l'avoir distingué du projet de Ligne Nouvelle, que personnellement je souhaite, mais on ne sait effectivement pas s'il va aboutir, celui-là on sait qu'il est dans des envergures qui font qu'il aboutira et qu'il devra aboutir. Personne ne s'est trop épanché sur le choix des variantes sauf pendant la présentation, mais je pense que clairement, c'est la variante 1bis vers laquelle il faut aller, c'est à dire la passerelle complète et la gare en accès bifaces. C'est-à-dire, moi je ne suis pas de ce quartier là mais je suis d'Antibes, et je vois à Antibes le fait d'avoir la gare d'un côté et la gare routière de l'autre et devoir faire un cheminement incroyable pour passer d'un côté à l'autre c'est vraiment gênant. Quitte à faire un truc nouveau autant le faire bien de ce point de vue-là.

De la même façon, l'espace pour les voyageurs et de vente les billets etc. ça me paraît totalement incongru qu'il soit à côté de la gare routière ou soit à côté de la gare ferroviaire, donc il faut qu'il soit à côté de la gare routière et de la gare ferroviaire.

Il y a un auvent sur une des solutions qui me paraît un peu léger, enfin quitte à faire un espace voyageurs autant faire un vrai bâtiment voyageurs même s'il est temporaire par rapport à la gare TGV ultérieure, faisons un truc qui donne l'envie aux gens de prendre les transports publics et qui les mette pas dans des choses complètement étriquées.

J'ai une question que je me pose, elle n'est pas tout à fait liée au Pôle d'échanges multimodal, ça va un peu rejoindre la question des parkings : pour quelqu'un comme moi qui vient de l'ouest du département, à supposer que je veux aller à Nice, j'arrive en voiture mais je me dis par contre que je ne veux surtout pas entrer dans le cœur de Nice car c'est toujours une galère incroyable, mon cheminement depuis l'A8 pour arriver jusqu'à ce pôle multimodal est-ce que c'est des choses qui sont prévues dans le projet ou dans des projets annexes ? Est-ce que c'est quelque chose qui sera facile ? Est-ce que je sors de l'A8 est-ce que en 5 minutes je peux me garer et prendre un TER ou un tram ou un bus ou est-ce que c'est quelque chose qui va me faire renoncer à cette solution là et je vais aller jusqu'à Nice complètement en voiture ?

Et le dernier point, alors je suis désolé, je vais reparler de la troisième voie, mais il me semble qu'en lisant le projet et même en regardant les maquettes, le projet est dimensionné dans un premier temps à deux voies et ultérieurement si je me souviens de ce qui s'est dit dans la concertation Ligne nouvelle, il est fait pour être porté à 6 voies, éventuellement 8 voies. Je me dis qui peut le plus peut le moins, si on peut mettre 6 voies dans le cadre de la Ligne Nouvelle et que pour une raison x ou y la Ligne Nouvelle ils aient décidé de pas la faire, j'imagine que mettre une deuxième voie ou n'en mettre que 4 ce sera toujours possible ?

Et ma troisième question par rapport à la gare de Nice Saint-Augustin actuelle, vous avez dit qu'elle serait fermée aux voyageurs c'est logique, on va pas faire deux gares à 200 mètres l'une de l'autre ; les espaces de cette gare là il devient quoi ? C'est un point qui est abordé dans la brochure j'ai vu il y a le prolongement de la voie Mathis et il y a aussi le fait de porter le système ferroviaire à 4 voies ultérieurement, donc est-ce que vous pouvez nous confirmer ici que, c'est des choses que j'ai lu sur internet, ça peut-être des rumeurs, mais y a des gens sur internet qui disent « oui vous nous faites tout ce truc là pour récupérer les emprises de la gare Saint-Augustin actuelle et vous voulez juste faire

un projet routier et complètement bloquer le développement du ferroviaire ». Est-ce que vous pouvez nous confirmer que le développement du ferroviaire à la gare de Nice Saint-Augustin actuelle il reste possible y compris quand vous aurez votre projet de voie Mathis déviée ? Voilà ça s'adresse un peut à tout le monde du coup.

**REPOSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)**

Concernant le nombre de quais, le projet est évolutif. Il est possible d'adapter les quais et d'en augmenter le nombre.

- Concernant le devenir de la gare Nice Saint-Augustin actuelle, celle-ci sera fermée lorsque la nouvelle gare sera mise en service. Ces emprises sont préemptées pour le développement futur des infrastructures ferroviaires. Les délaissés ferroviaires pourront-être laissés aux agglomérations, par exemple pour le projet de voie Mathis.

**REPOSE – LAURENT CARRERE (MNCA)**

Pour prendre le tramway à Saint-Augustin en venant en voiture depuis Antibes, il sera possible de se stationner au CADAM.

- **Un participant qui ne s'est pas présenté**

« J'avais plusieurs questions mais puisque vous êtes pressés, je vais poser juste une question alors ne m'engueulez pas si je suis hors sujet ; si j'ai bien compris les plans, il me semble que les bâtiments se trouvent d'après ce que j'ai compris sur le MIN c'est vrai ça ? Je ne pensais pas que c'était la vocation du MIN d'avoir des projets immobiliers. Les bâtiments-là c'est sur le MIN non ? Les bâtiments blancs à droite côté nord ? »

**REPOSE – CHRISTIAN TORDO (MNCA)**

En effet, le projet du Grand Arénas prévoit des projets hôteliers et de bureaux au niveau du MIN à côté de la gare.

L'ensemble des participants à la réunion ayant pu intervenir à travers la formulation de questions ou l'expression d'avis, la réunion de termine. Stéphane Saint-Pierre du cabinet Nicaya conseil (assistant à SNCF Gares & Connexions pour la concertation publique) remercie le public pour sa participation.

**Fin de la réunion publique de concertation.**

