

# Pôle d'Echanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin

Dossier d'enquête publique – Pièce 4 Présentation du projet soumis à l'enquête



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



## Sommaire

1	CONTEXTE ET ENJEUX	3
2	GARE FERROVIAIRE, GARE ROUTIERE ET LIEN AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT	3
3	QUAIS FERROVIAIRES ET ACCES AUX QUAIS	6
4	VUES EN PLAN ET COUPE TYPE DU PROJET	6
5	COUT DE L'OPERATION	17
6	CALENDRIER DE L'OPERATION	17

## Table des illustrations

Figure 1 - Le pôle d'échanges à l'horizon 2021 (Phase 1)	4
Figure 2 - Le pôle d'échanges à l'horizon 2024 (Phase 2)	4
Figure 3 - Insertion de la gare routière et de la gare TER au cœur du réseau de transports	4
Figure 4 - Vue de l'entrée de la gare	4
Figure 5 - Vue de l'intérieur de la gare routière	5
Figure 6 - Vue de l'intérieur de la gare routière	5
Figure 7 - Vues de l'intérieur de la gare routière	5
Figure 8 - Vue de principe de l'insertion de la passerelle depuis le boulevard Cassin (SNCF Réseau)	6
Figure 9 - Vue de principe de l'insertion de la passerelle depuis les quais (SNCF Réseau)	6

## 1 Contexte et enjeux

### Une gare ferroviaire actuelle qui atteint ses limites

La situation de la gare ferroviaire actuelle de Nice Saint-Augustin ne lui permet pas d'absorber les flux de voyageurs attendus dans le futur et encore moins de développer et d'améliorer les services proposés aux voyageurs (accueil, information, attente confortable...). Le diagnostic du site actuel relève les contraintes suivantes :

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

Cette configuration actuelle ne permet pas de requalifier le site de la gare actuelle pour l'adapter aux besoins futurs et par conséquent pour permettre au transport ferroviaire d'accompagner le développement urbain du secteur.

### Un territoire de projet où les transports en commun sont peu valorisés

L'accessibilité du secteur du Grand Arenas, territoire de projet à fort potentiel, a été largement améliorée depuis la mise en service du tramway. Cependant les liaisons entre les différents modes de transport restent peu lisibles et inconfortables, dans un contexte urbain où la circulation routière est très importante.

### Un projet ambitieux de transports en commun cohérents

Placé sur un site déjà attractif, à la croisée des réseaux de transports, le secteur du Grand Arenas verra sa fréquentation croître, notamment du fait de l'important développement urbain en cours.

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

La fréquentation prévisionnelle du Pôle d'Échanges Multimodal se répartit entre :

- la nouvelle gare ferroviaire : 2 millions de voyages par an en 2030, soit près du double de la situation actuelle,
- la nouvelle gare routière : 4 millions de voyages / an à sa mise en service,
- la nouvelle ligne 2 du tramway<sup>1</sup> : 6 millions de voyages / an à sa mise en service.

### Les bénéfices attendus du projet du Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin

L'arrivée du tramway, mi-2018, intervient comme un catalyseur et donne tout son sens au projet de PEM.

Il s'agit de regrouper et de mettre en cohérence le développement urbain et l'offre de transport constituée par :

- la gare ferroviaire (déplacement déjà prévu au Contrat de plan État-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 de la réalisation du pôle d'échanges sont les suivants :

- **Une mise en cohérence de l'offre de transports en commun** afin d'améliorer de manière significative les conditions de déplacements,
- Une connexion optimale et lisible entre les différents modes de transport,
- **Des déplacements domicile-travail facilités,**
- 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, et plus confortables ,
- **Un PEM accessible à tous**, les personnes à mobilité réduite et l'ensemble des voyageurs,
- Des quais permettant des montées et descentes plus aisées.

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

## 2 Gare ferroviaire, gare routière et lien avec les autres modes de transport

La conception du Pôle d'Échanges Multimodal s'organise autour des équipements majeurs que sont la gare routière, la gare TER et le tramway.

La capacité de la gare routière a été fixée à 20 quais, destinés à recevoir des bus urbains et des cars interurbains. Sa réalisation se fait en deux phases : la première phase à 10 quais et la seconde avec 10 quais supplémentaires.

Tous les quais de la gare routière sont desservis par un mail central exclusivement dédié aux circulations piétonnes.

Le bâtiment voyageurs de 125 m<sup>2</sup> sera situé sur la plateforme entre les voies ferrées et l'esplanade sur la gare routière. Cette position permettra une bonne connexion avec les quais de la gare TER mais également une proximité à l'esplanade sur la gare routière qui agit comme un espace public majeur en relation avec tous les commerces, logements, équipement de l'opération immobilière conjointe.

La couverture de la gare routière est un des éléments clefs dans l'originalité et le fonctionnement du pôle d'échanges et aussi du futur quartier du Grand Arenas. Le toit de la gare routière constituera ainsi une vaste esplanade, espace public majeur, doté d'équipements et d'aménagements de qualité.

<sup>1</sup> Arrêté préfectoral du 15.06.2012 déclarant d'utilité publique le projet de la ligne 2 de tramway de Nice.



Figure 1 - Le pôle d'échanges à l'horizon 2021 (Phase 1)



Figure 2 - Le pôle d'échanges à l'horizon 2024 (Phase 2)

La gare routière et la gare TER sont les principaux équipements construits et structurants du pôle d'échanges. Leur proximité immédiate, ainsi qu'avec les stations du tramway, permet de proposer un pôle d'échanges où la densité des équipements garantit une efficacité et un confort de fonctionnement élevé.

À terme, le Pôle d'Échanges Multimodal Nice Saint-Augustin offrira aux voyageurs une mise en relation étroite de la gare ferroviaire, du tramway et de la gare routière. L'ensemble de ces espaces organisés sera connecté de façon permanente et à proximité de l'aéroport international de Nice Côte d'Azur par le tramway et par une nouvelle voirie, l'axe nord-sud.



Figure 3 - Insertion de la gare routière et de la gare TER au cœur du réseau de transports



Figure 4 - Vue de l'entrée de la gare



Figure 5 - Vue de l'intérieur de la gare routière



Figure 7 - Vues de l'intérieur de la gare routière



Figure 6 - Vue de l'intérieur de la gare routière

### 3 Quais ferroviaires et accès aux quais

Le programme de déplacement de la gare ferroviaire comprend les éléments suivants :

- Création de deux quais d'accès de part et d'autre des voies 1 et 2 de 220 m de longueur :
  - Quai V1 (au nord) de 3,80 m de large en moyenne,
  - Quai V2 (au sud) de 4,30 m de large en moyenne.
- Mise en œuvre d'une passerelle munie d'ascenseurs entre la gare ferroviaire, au nord des voies, et les 2 quais.
- Mise en œuvre des équipements pour les voyageurs (éclairage, dispositif d'information ...)
- Maintien de la voie V3G (reconstitution en lieu et place de la voie de service 105).

L'accès aux quais se fait depuis le Pôle d'Échanges Multimodal par une passerelle à deux travées qui dessert les deux quais. Côté Boulevard René Cassin, le quai V2 est tenu par un mur de soutènement sur pieux au droit de la passerelle et par un mur préfabriqué en L sur le reste du linéaire.

L'accessibilité aux quais est garantie aux PMR, par la mise en place d'ascenseurs permettant un accès direct aux quais.



Figure 8 - Vue de principe de l'insertion de la passerelle depuis le boulevard Cassin (SNCF Réseau)



Figure 9 - Vue de principe de l'insertion de la passerelle depuis les quais (SNCF Réseau)

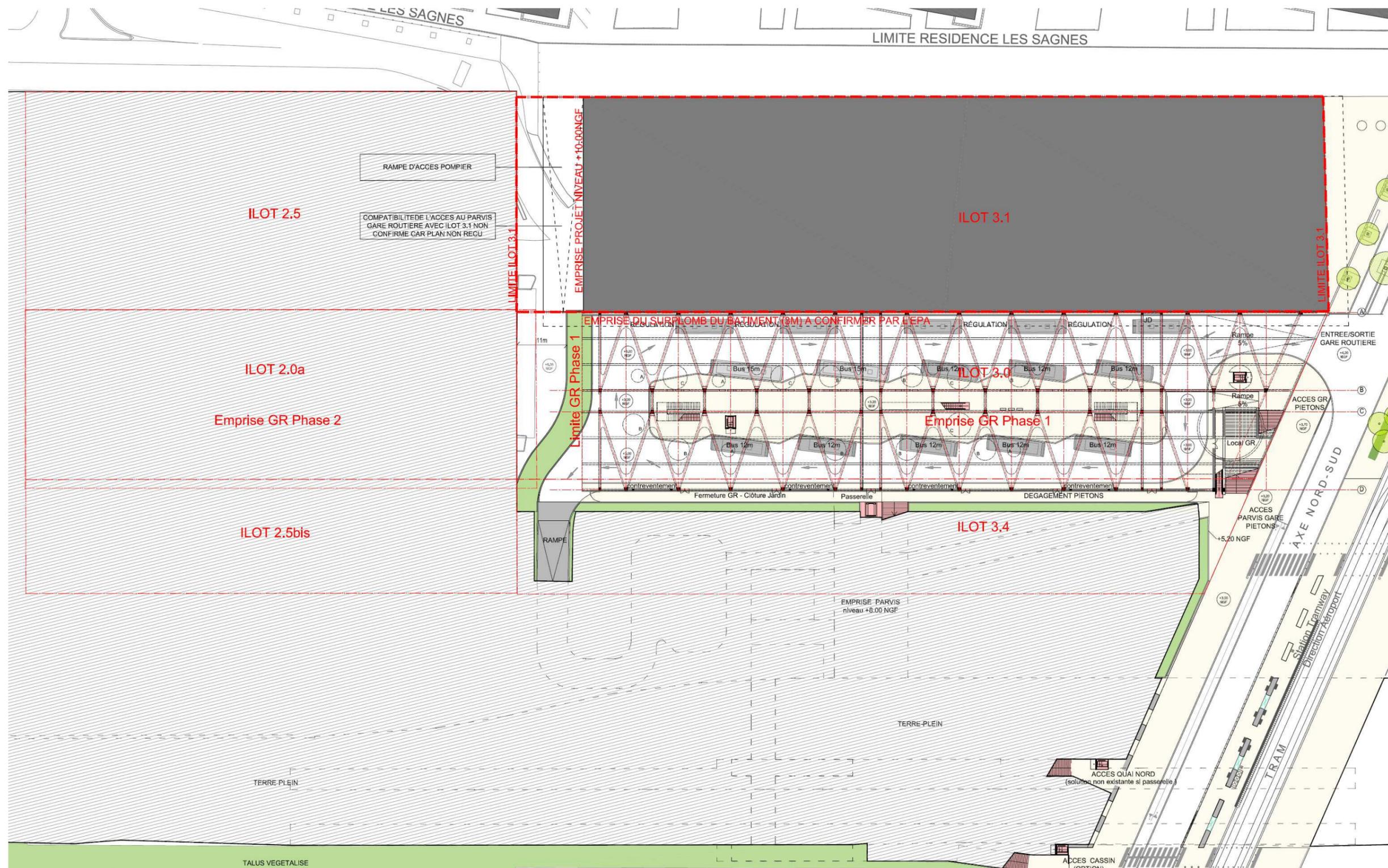
### 4 Vues en plan et coupe type du projet

NB : les plans présentés ci-après cumulent les différentes variantes d'accès aux quais. Après concertation, les accès sous le pont-rail et le boulevard Cassin n'ont pas été retenues.



Plan niveau quais gare routière en phase 1 (+3 NGF) – études APS

Plan en cours de modification – les vues en perspectives, en fin de ce chapitre, sont les représentations les plus à jour du projet.

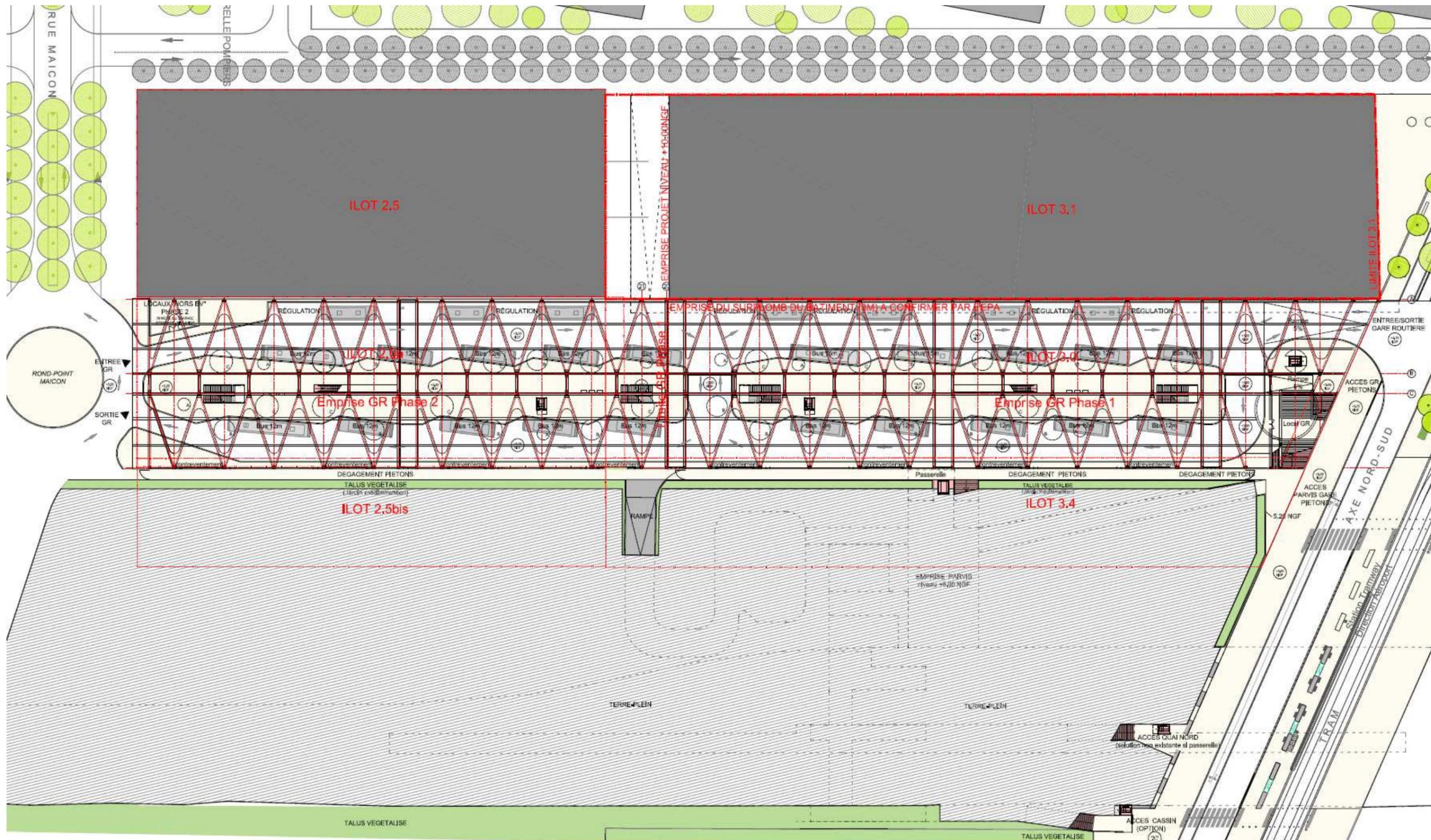






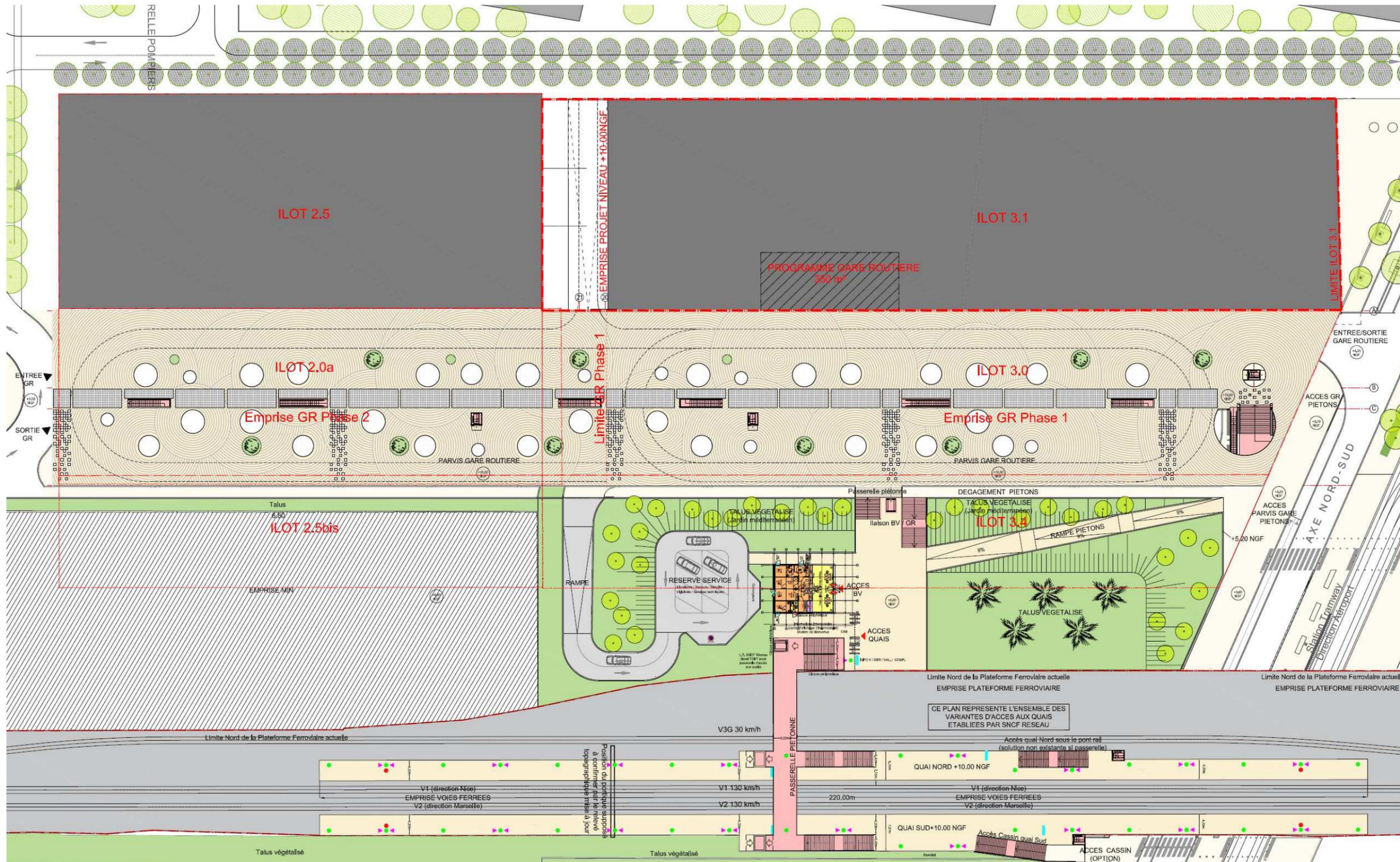
Plan niveau quais gare routière en phase 2 (+3 NGF) – études APS

Plan en cours de modification – les vues en perspectives, en fin de ce chapitre, sont les représentations les plus à jour du projet.



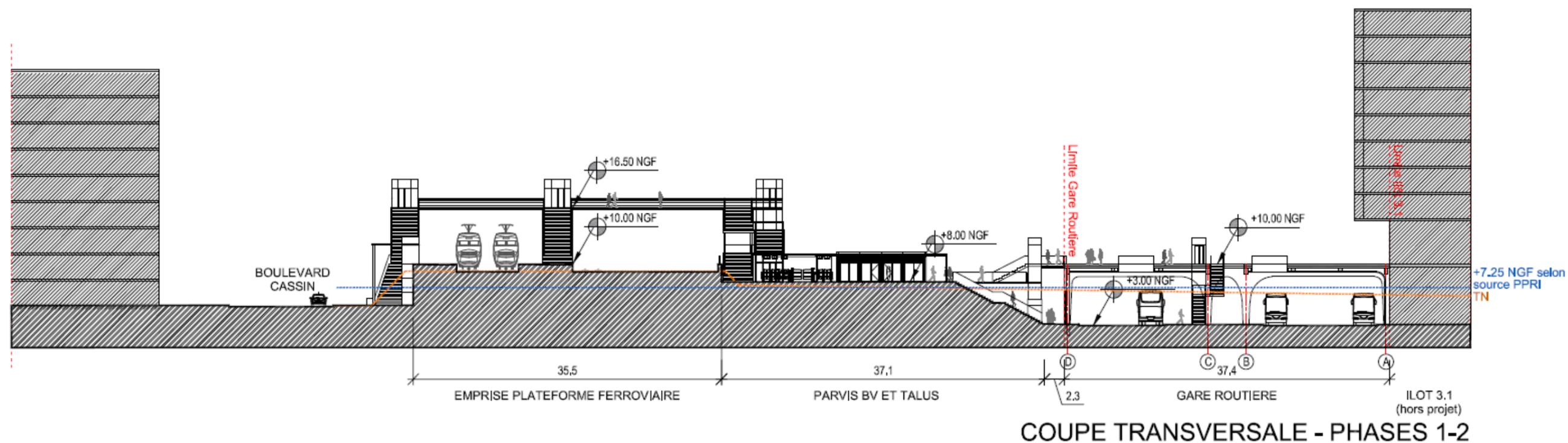
Plan niveau parvis en phase 2 (+10 NGF)

Plan en cours de modification – les vues en perspectives, en fin de ce chapitre, sont les représentations les plus à jour du projet.



Coupe transversale type

Plan en cours de modification – les vues en perspectives, en fin de ce chapitre, sont les représentations les plus à jour du projet.



Perspective du PEM en phase 1 – études APD  
Vue vers le nord-ouest



Perspective du PEM en phase 2 – études APD  
Vue vers le nord-ouest



Perspective du PEM en phase 2 – études APD  
Vue vers le sud-ouest



© GARES & CONNEXIONS / AREP  
VISUALIMO INFOGRAPHIE

## 5 Coût de l'opération

---

L'estimatif des coûts d'opération (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, travaux) au stade APS est de 47 M€HT dont :

- 35 M€ HT pour la phase 1 constituée de la gare ferroviaire et de la 1ère tranche de la gare routière
- 12 M€HT pour la phase 2 constituée de la seconde tranche de la gare routière

## 6 Calendrier de l'opération

---

### 1. Gare routière et bâtiment voyageurs

La réalisation du projet est phasée :

**Phase 1 à l'horizon 2021** qui comprend :

- une première tranche de gare routière comportant 10 quais,
- un bâtiment-voyageurs pour la gare ferroviaire,
- le déplacement des infrastructures ferroviaires d'environ 400 m vers l'ouest. Il s'agit de construire des quais de 220 m ainsi qu'une passerelle d'accès aux quais. Les voies principales de la ligne Marseille-Vintimille ne sont pas affectées par ces travaux.

**Phase 2, à l'horizon 2024**

La durée des travaux de la phase 2 est de 18 mois. Elle comprend :

- une seconde tranche de gare routière comportant 10 quais supplémentaires,
- un parking de surface de 200 places pour les besoins du ferroviaire (option).

### 2. Travaux ferroviaires

La durée globale de ces travaux (partie ferroviaire) est d'environ 18 mois (prévus de janvier 2020 à mi-mai 2021).