

# 1. RFF ET SNCF

## LES DEUX MAÎTRES D'OUVRAGE DU PROJET



Cannes



Golfe-Juan



Juan-les-Pins



Antibes



Biot



Villeneuve-Loubet



Hippodrome de la Côte d'Azur



Cagnes-sur-Mer



le Cros-de-Cagnes



Saint-Laurent-du-Var



Nice Saint-Augustin



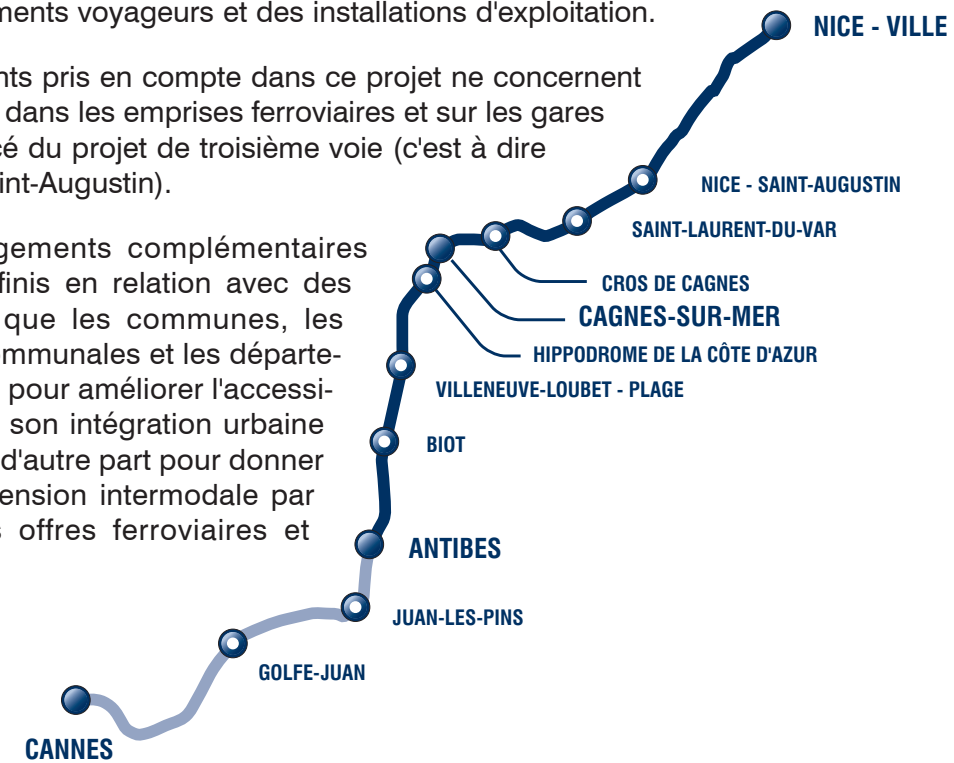
Nice Ville

Depuis la réforme de 1997, les gares du réseau ferré national sont sous la responsabilité de deux maîtres d'ouvrage : Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF.

RFF est le propriétaire des infrastructures ferroviaires, des quais et des accès à ceux-ci (passages souterrains, passerelles, ascenseurs, etc.). La SNCF est propriétaire des bâtiments voyageurs et des installations d'exploitation.

Les investissements pris en compte dans ce projet ne concernent que ceux réalisés dans les emprises ferroviaires et sur les gares situées sur le tracé du projet de troisième voie (c'est à dire de Biot à Nice-Saint-Augustin).

D'autres aménagements complémentaires pourront être définis en relation avec des partenaires tels que les communes, les structures intercommunales et les départements, d'une part pour améliorer l'accessibilité à la gare et son intégration urbaine (voiries d'accès), d'autre part pour donner à la gare sa dimension intermodale par l'articulation des offres ferroviaires et routières.



Ces aménagements feront l'objet, si nécessaire, de procédures administratives spécifiques lorsqu'ils seront définis.

## 2. LES FONCTIONS ASSURÉES PAR UNE GARE

Depuis son arrivée aux abords de la gare jusqu'au moment où il monte dans le train, le voyageur attend un jalonnement de son itinéraire d'accès et des services.

Quelle que soit leur importance, les points d'accès au réseau ferroviaire doivent offrir les mêmes repères :

- la prise en charge
- une organisation de l'espace voyageurs
- le contrôle et la sûreté
- l'information

### ■ La prise en charge

La visibilité de la gare dans le tissu urbain est la première donnée à prendre en compte pour satisfaire les attentes du voyageur.

La signalisation routière et piétonnière pour s'orienter vers la gare doit être claire et précise. L'accessibilité à la gare doit pouvoir s'effectuer par tous les modes de déplacement :

- voiture particulière,
- transports publics : transports urbains et interurbains, taxis,
- modes doux : marche à pied et deux-roues.



La coordination physique de ces modes avec le train par un cheminement court et précis est nécessaire et s'articule autour du parvis.

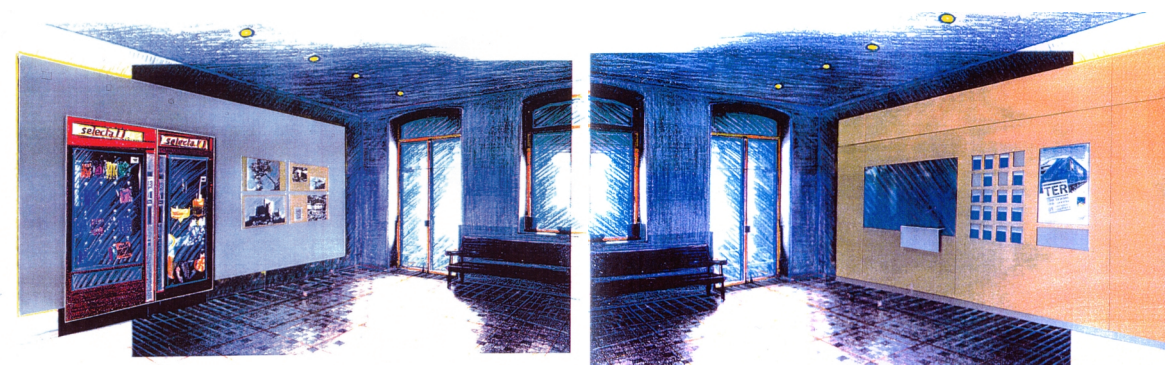
Le parvis matérialise l'accès au transport ferroviaire. Ce rôle d'interface entre la ville et le train sera renforcé par la mise en place d'un totem, à la fois repère de la gare et support d'un plan d'interconnexion, destiné à informer les voyageurs sur l'organisation de l'espace ferroviaire, voire multimodal, et le quartier de la gare.

### ■ L'organisation de l'espace

Un espace charnière est créé entre le parvis et les quais. Il rassemble les fonctions de vente des titres de transport, de confort et d'accès aux quais. Ces fonctions sont facilement identifiables par le voyageur.

Quand il existe un bâtiment Voyageurs, le hall joue ce rôle. A l'intérieur du hall, le voyageur doit pouvoir repérer au premier coup d'œil les différents services proposés. A cette fin, le hall est divisé en 2 volumes :

- l'espace de vente SNCF
- l'espace confort, réservé aux services qui ne sont pas directement liés au transport mais qui sont indispensables aux voyageurs.



Espace de service

Espace de vente

En dehors des heures d'ouverture, les fonctions essentielles sont assurées à l'extérieur du bâtiment dans une zone charnière avant l'accès aux quais, accueillant la billetterie automatique, l'appareil de validation, les services connexes.

Une disposition similaire se retrouve dans les points d'arrêt sans bâtiment Voyageurs.



Les bâtiments bénéficieront d'un aménagement intérieur qui s'accompagnera d'une réhabilitation des façades, en apportant un soin particulier à lui rendre sa qualité d'origine, afin de lui redonner son identité au sein de la ville.

Il en sera de même pour le maintien de certains objets, témoins du patrimoine ferroviaire, qui contribuent à apporter une ambiance chaleureuse à la gare rénovée.

Les quais seront équipés de mobilier et d'abris améliorant le confort lors de l'attente du train. Quand la gare dispose de plusieurs quais, ils seront reliés, par un ouvrage dénivelé en intégrant les aménagements facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite.



#### ■ Le contrôle et la sûreté

Les emprises ferroviaires seront systématiquement clôturées et les bâtiments Voyageurs seront sécurisés (accès de service, alarmes, dispositions liées aux transports de fonds, le cas échéant).

Par ailleurs, dans le cadre du projet, actuellement à l'étude, d'un système de contrôle automatique dont la mise en œuvre sur le secteur azurien est envisagée en 2004, les points d'accès concernés par le présent projet devraient être équipés de bornes de contrôle d'accès aux quais, à l'intérieur du bâtiment et à l'extérieur (accès de nuit ou haltes).

#### ■ L'information

##### Signalétique

Avec le souci de jalonner le parcours du voyageur, dans les gares qu'il fréquente lors de son déplacement, une signalétique commune sera adoptée pour l'ensemble des points d'accès. Elle répondra à la nouvelle charte graphique que la SNCF et la Région Provence Alpes Côte d'Azur élaboreront pour les gares du réseau régional, dans le cadre de la convention d'exploitation.

Toutefois, au niveau de l'interface entre la ville et la gare, il sera recherché une cohérence entre cette charte et les éléments de signalétique urbaine.

##### Information sur les autres offres Transports Publics

Des espaces seront réservés à l'information sur les services des transports urbains et interurbains, selon le site.

##### Information sur l'offre ferroviaire

Le voyageur trouvera dans chaque point d'accès les informations relatives aux horaires de trains et aux conditions de transport, ainsi que des pendules.

Cette information statique sera complétée d'une information dynamique, grâce à un système de téléaffichage et d'annonces sonores. Ce dispositif fournira les horaires des prochaines dessertes et des informations conjoncturelles en cas de situation perturbée.



### 3. LES DIFFÉRENTS TYPES DE GARE

Les points d'accès au réseau ferroviaire régional sont classés en trois catégories selon leur importance dans l'articulation des transports collectifs et leur fréquentation.

On distingue sur le réseau TER :

- les pôles d'échanges
- les gares
- les haltes.

#### ■ Les pôles d'échanges

Ce sont des points d'accès assurant des fonctions intermodales de premier ordre (point de connexion avec les autres modes de transport).

La commercialisation des titres de transport pourra être assurée par un agent, à un guichet implanté dans l'espace de vente à l'intérieur du bâtiment Voyageurs, ou par un distributeur automatique situé à proximité de l'accès aux quais.



Les bâtiments Voyageurs existant non affectés par le projet d'infrastructure seront réhabilités selon un concept régional élaboré par la SNCF et le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux.

Les pôles d'échanges sont conçus comme de vastes points nodaux qui mettent en relation l'ensemble des modes de transport (zone de stationnement pour les voitures particulières, les taxis et pour les deux roues, quais pour les autobus et les autocars interurbains, correspondance immédiate avec un métro, un tramway ou un autre transport en commun en site propre...). Leur conception sera définie avec les collectivités et établissements concernés : Région, Département, structures intercommunales, agence des déplacements et agences d'urbanisme, communes, etc.

#### ■ Les gares

Ce sont des points d'accès au réseau ferroviaire de moyenne importance.

Les voyageurs disposent de services à l'intérieur d'un bâtiment Voyageurs.

La commercialisation des titres de transport pourra être assurée par un guichet implanté

dans l'espace de vente à l'intérieur du bâtiment Voyageurs. Elle est complétée par un distributeur automatique à proximité de l'accès aux quais.

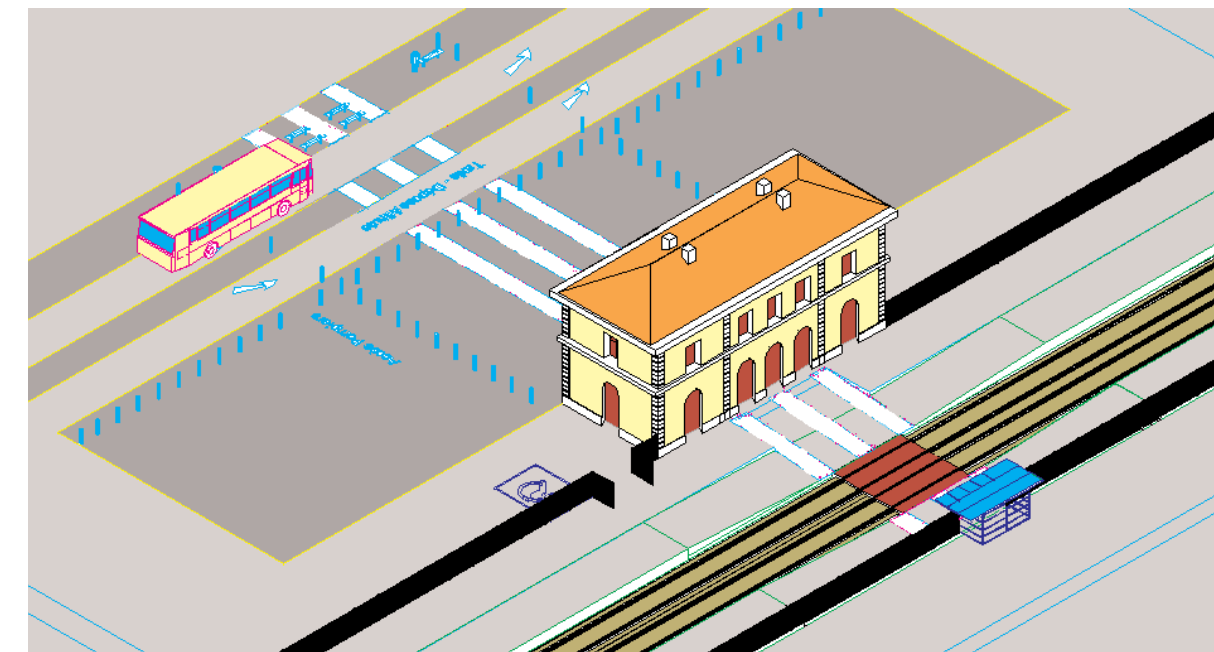
Les bâtiments Voyageurs existant non affectés par le projet d'infrastructure seront réhabilités selon un concept régional élaboré par la SNCF et le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux. Ce concept est illustré schématiquement ci-dessous.

La vocation multimodale des gares du réseau TER est moins poussée que dans un pôle d'échanges. Elles sont néanmoins desservies par les transports collectifs, urbains et/ou interurbains.

Ce type de gares devra faire l'objet d'une réflexion sur :

- la création de parkings suffisamment vastes pour accueillir les voitures particulières,
- les aménagements des accès et des stationnements réservés (taxis, autobus/autocars)
- les aménagements pour le garage des deux-roues.

Cette réflexion se fera avec des partenaires tels qu'autorités organisatrices de transports, propriétaires du foncier utile, collectivités ou établissements responsables des voiries d'accès, etc.



■ **Les haltes**

Ce sont des points d'arrêt moins fréquentés que les gares, mais jouant un rôle important dans le maillage du territoire local.

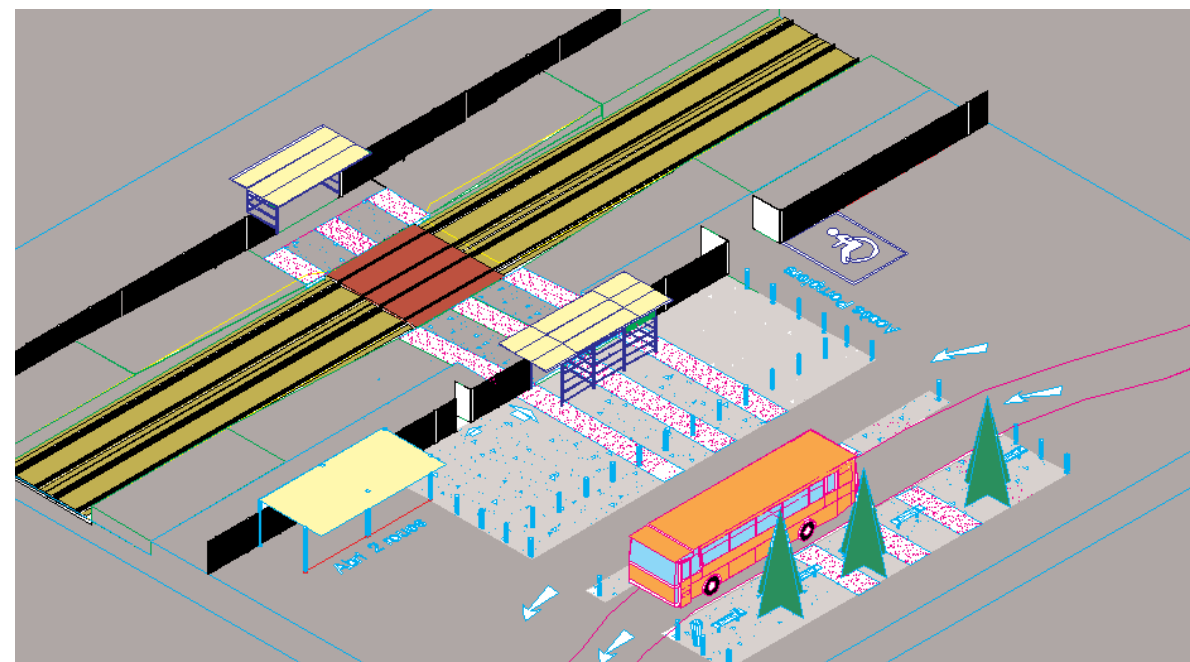
Ils ne disposent pas de bâtiment ou il n'est plus utilisé pour le service aux voyageurs.

La vente des titres de transport se fait au moyen de distributeurs automatiques.

Du mobilier adapté assure aux voyageurs un certain niveau de confort (abris, bancs, etc.).

Un concept d'aménagement, décliné de celui destiné aux gares TER, élaboré avec le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, sera mis en œuvre. Ce concept est illustré schématiquement ci-dessous.

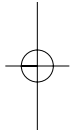
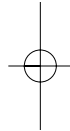
La dimension intermodale existe, notamment quand il y a une desserte au passage de bus et/ou de cars. Dans la plupart des cas, un espace adapté à la demande de stationnement sera aménagé.



Sur la ligne entre Cannes et Nice, pour ce qui concerne le présent dossier, les points d'accès au réseau ferroviaire sont classés de la manière suivante :

<b>Biot</b>	Gare
<b>Villeneuve-Loubet - Plage</b>	Gare
<b>Hippodrome de la Côte-d'Azur</b>	Halte
<b>Cagnes-sur-mer</b>	Gare
<b>Cros-de-Cagnes</b>	Gare
<b>St-Laurent-du-Var</b>	Gare
<b>Nice - St-Augustin</b>	Gare

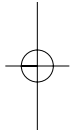
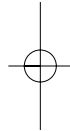
Pour la gare de Nice-Saint-Augustin, il s'agit de gérer l'intermède entre la réalisation de la troisième voie et la mise en œuvre à un terme non connu aujourd'hui du centre multimodal de Nice Saint-Augustin, sur le site du MIN.



# Gare de Biot

II-1

---





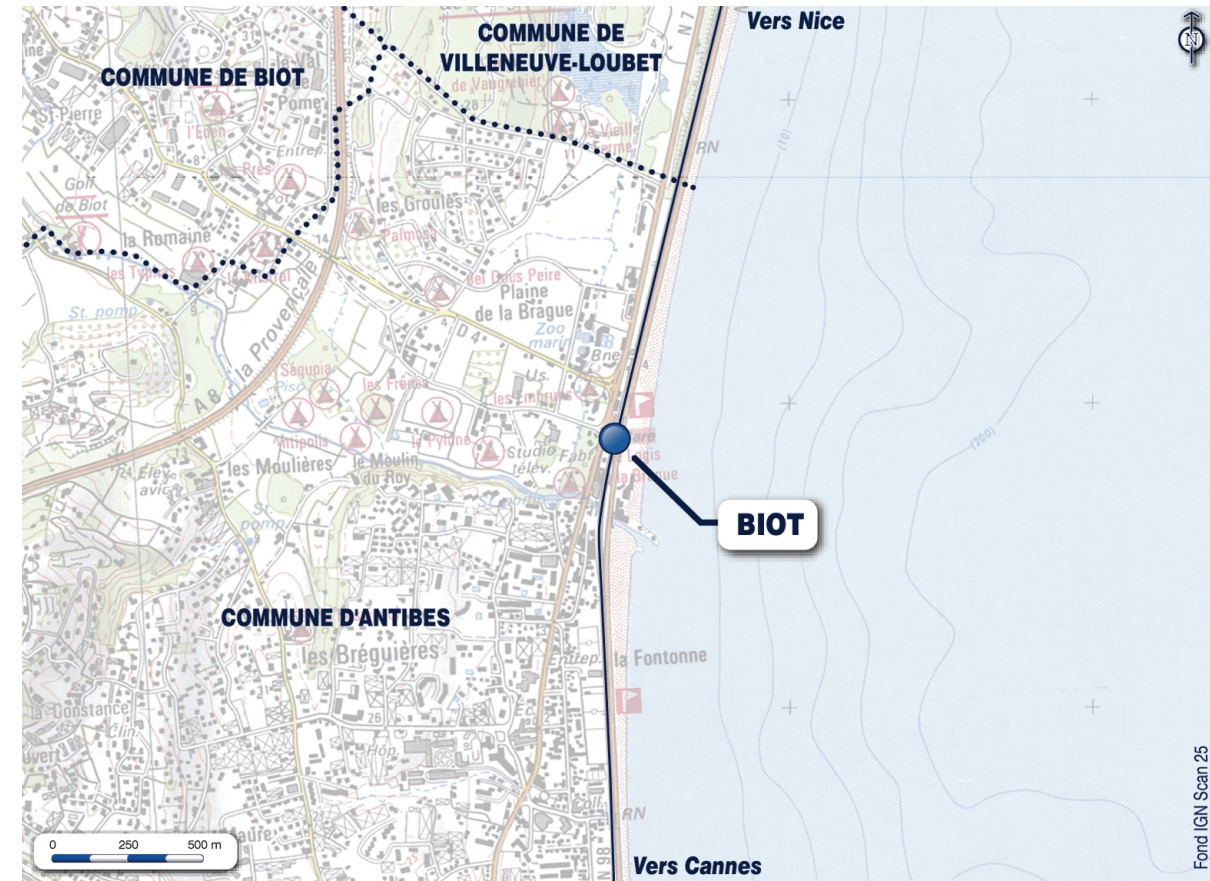
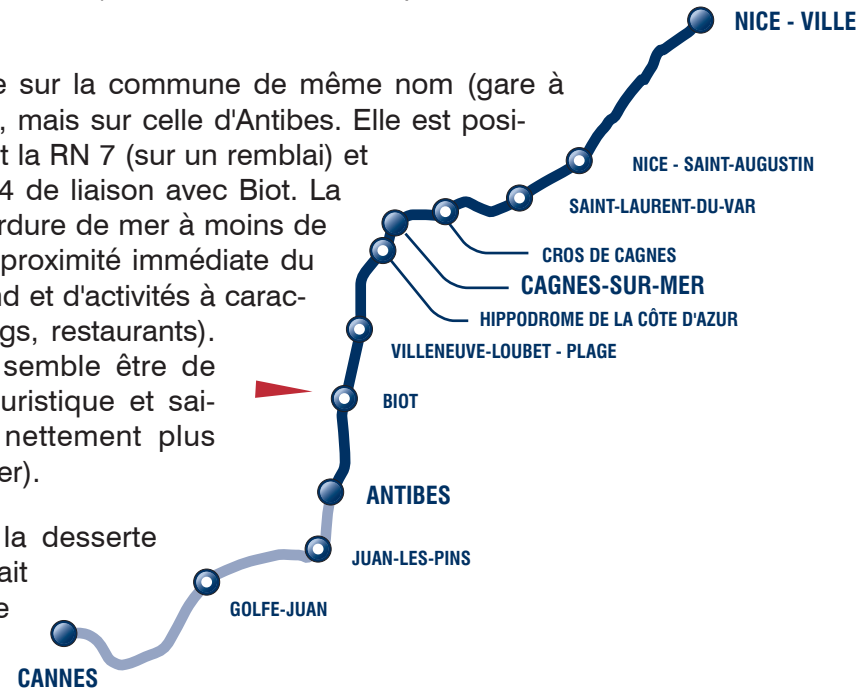
Gare de  
Biot

### 1. Zone d'influence de la Gare

Biot, commune de plus de 5 500 habitants, est située entre Antibes et Villeneuve-Loubet, à l'ouest de la baie des Anges. Cette commune n'a pas de bordure maritime puisque la mer se situe à 1,5 km environ de la limite communale. Elle est située au nord d'Antibes, à l'est de la Valbonne et Sophia-Antipolis et à l'ouest de Villeneuve-Loubet. Renommée pour son artisanat d'art, la commune s'organise autour d'un village perché au sommet d'une butte (déclivité importante) et d'un habitat diffus qui s'étale sur toute la commune.

La gare n'est pas située sur la commune de même nom (gare à 4 km du village de Biot), mais sur celle d'Antibes. Elle est positionnée entre la RN 98 et la RN 7 (sur un remblai) et au débouché de la RD 4 de liaison avec Biot. La gare est localisée en bordure de mer à moins de 150 m de la plage et à proximité immédiate du parc de loisirs Marineland et d'activités à caractère touristique (campings, restaurants). Sa vocation principale semble être de satisfaire un marché touristique et saisonnier (fréquentation nettement plus importante l'été que l'hiver).

Un développement de la desserte routière de la gare pourrait affirmer un rôle de porte d'accès au technopôle de Sophia-Antipolis.



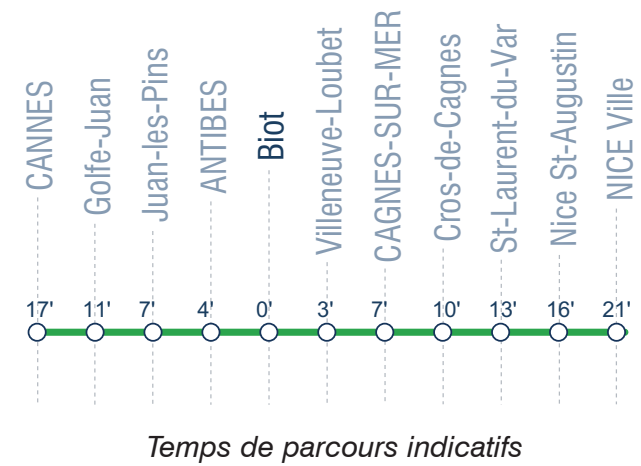
Gare de  
Biot

## 2. L'offre de service

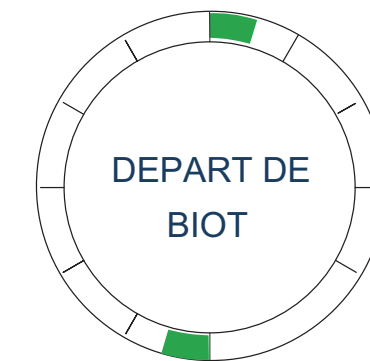
Après la réalisation complète du projet de troisième voie entre Antibes et Nice, la gare sera desservie par un train omnibus tous les quarts d'heure dans chaque sens en période de pointe.

A l'issue de la première phase de l'opération, la gare sera desservie par un train omnibus toutes les demi-heures en période de pointe. Le diagramme ci-contre illustre le service ainsi offert après la première étape.

### Service offert en 1<sup>er</sup> phase (horizon 2007)



### Indication des fréquences



Gare de Biot

### 3. Insertion urbaine

La gare de Biot est positionnée entre la gare d'Antibes (à 3 km à l'ouest) et celle de Villeneuve-Loubet-Plage (à 2 km à l'est). Les conditions d'accessibilité routière sont satisfaisantes avec le réseau routier principal de part et d'autre de la gare (carrefour de deux routes nationales et d'une route départementale). Le jalonnement est inexistant et limité aux abords de la gare. Le stationnement est quasi-nul. Seules quatre places sont disponibles devant le bâtiment-voyageurs. Des accords existent avec le Marineland pour que les usagers de la gare puissent utiliser le parc de stationnement du complexe touristique (une centaine de places payantes). À l'avant de la gare, l'accès piétons est malaisé (pas de trottoir) et dangereux car situé en bordure de route nationale. À l'arrière de la gare, l'accès à la RN 98 et aux plages se fait par un passage souterrain routier à 30 m à l'est du bâtiment Voyageurs. Il est direct depuis le quai 2 vers la RN 98 par une rampe d'escaliers.

La gare est desservie par deux lignes urbaines du réseau STGA (10 A et 4 B) qui relient Biot à sa gare et par la ligne interurbaine 200 Cannes - Nice du réseau TAM. L'abribus est situé dans le sens Cannes - Nice devant la gare sur la RN 7 et dans l'autre sens à 100 m de la gare près du carrefour RD 4 / RN 7. Ce dernier semble trop éloigné de la gare et ne présente pas le niveau de sécurité requis pour les voyageurs.



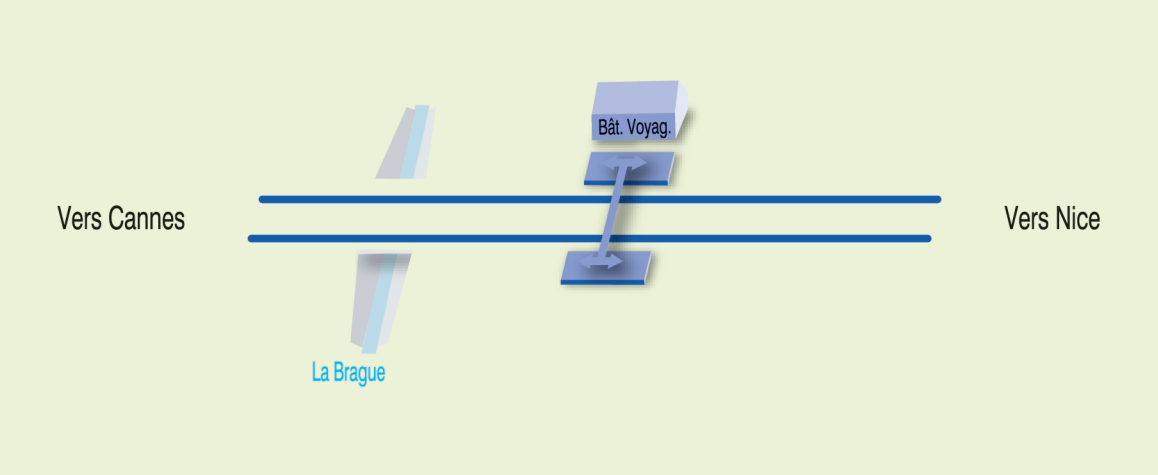
**Gare de  
Biot**

## 4. Présentation de la gare et des aménagements

### ■ Installations de voie

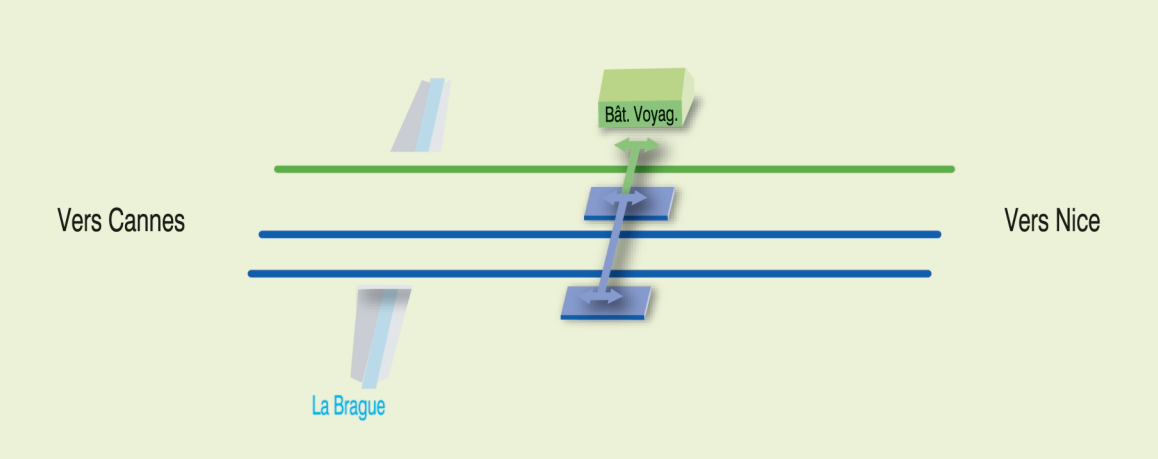
Le plan de voies est modifié afin de disposer de 3 voies à quai.

#### Schéma simplifié des installations actuelles

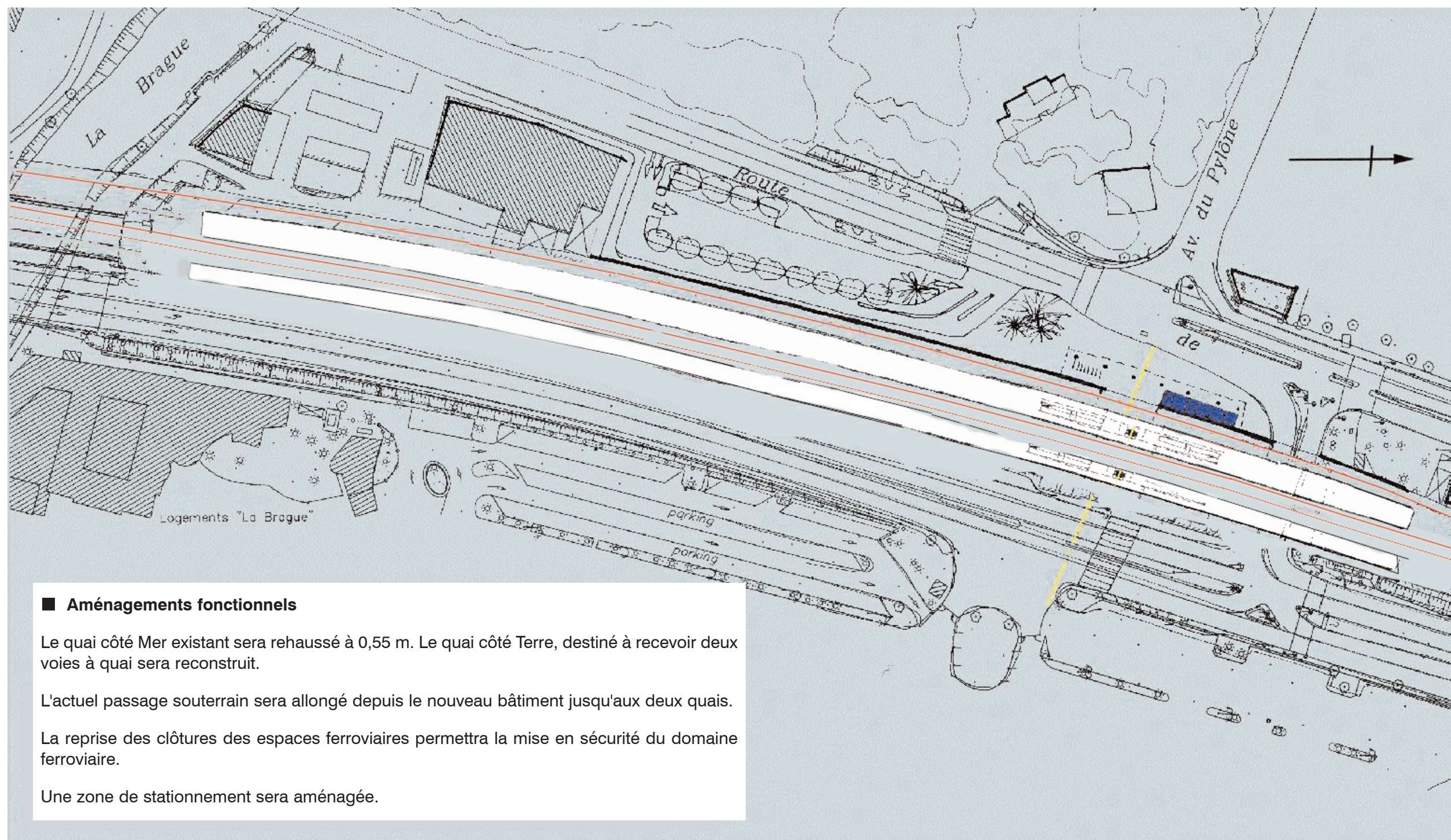


	Existant	Déposé	Créé
Voie			
Quai			
Bâtiment voyageurs			
Abri voyageurs			
Passage dénivelé			
Établissement desservi par embranchement particulier			

#### Schéma simplifié des installations projetées



Gare de  
Biot



■ Aménagements fonctionnels

Le quai côté Mer existant sera rehaussé à 0,55 m. Le quai côté Terre, destiné à recevoir deux voies à quai sera reconstruit.

L'actuel passage souterrain sera allongé depuis le nouveau bâtiment jusqu'aux deux quais.

La reprise des clôtures des espaces ferroviaires permettra la mise en sécurité du domaine ferroviaire.

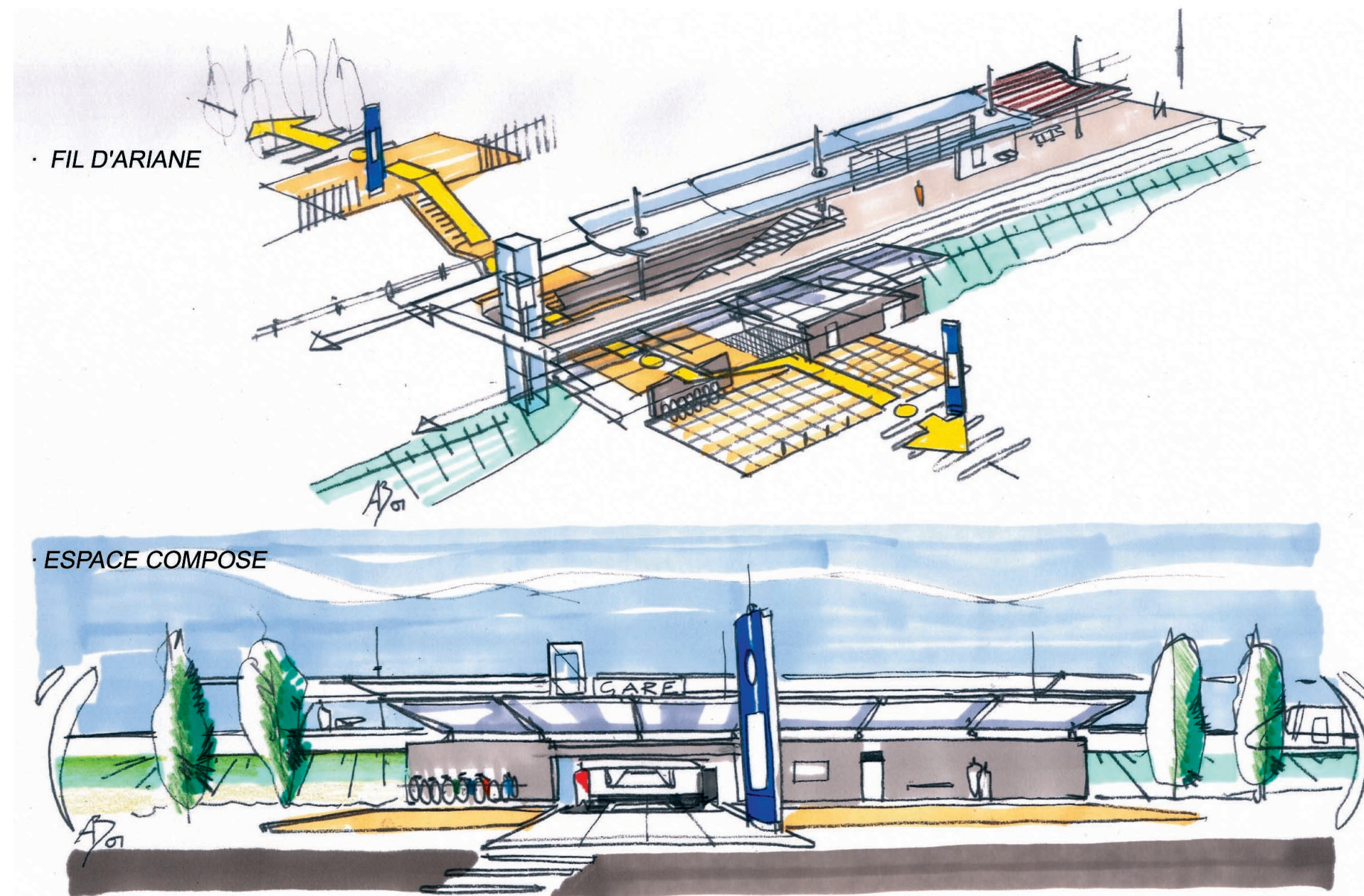
Une zone de stationnement sera aménagée.

Gare de  
Biot

■ Bâtiment

Le bâtiment voyageurs sera démolé et reconstruit.

Celui-ci sera réaménagé selon le concept développé pour les gares du réseau ferroviaire régional de Provence-Alpes-Côte-d'Azur, dont une illustration schématique est donnée ci-contre.



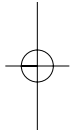
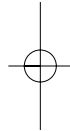
Gare de  
Biot

## 5. Relations avec les autres projets

Les aménagements exposés dans le paragraphe précédent font partie du projet présenté au titre du présent dossier d'enquête publique. Ils seront réalisés dans les emprises ferroviaires existantes ou, pour les fonctions indispensables (le nouveau quai par exemple), sur des acquisitions foncières limitées.

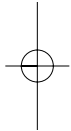
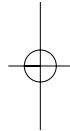
Au delà de ces aménagements essentiels, on peut envisager des réalisations plus vastes, notamment pour développer la relation du train avec les autres modes de transport (transport public routier, voitures particulières, deux-roues, etc.). Ces aménagements complémentaires seront conçus en collaboration avec les collectivités et institutions locales concernées (Région, Département, Commune, autorité organisatrice de transport, agence des déplacements et agence d'urbanisme, etc.). Ils pourraient en particulier comprendre :

- Développement de la desserte en transport public routier du parc international d'activités de Sophia - Antipolis depuis la gare
- Amélioration des conditions physiques de correspondance entre le train et les autocars
- Développement du stationnement
- Aménagement de la liaison depuis la gare vers les installations d'activités ludiques de la zone internationale de loisirs de la Brague
- Intégration dans la réhabilitation envisagée des R.N. 98 et R.N. 7.





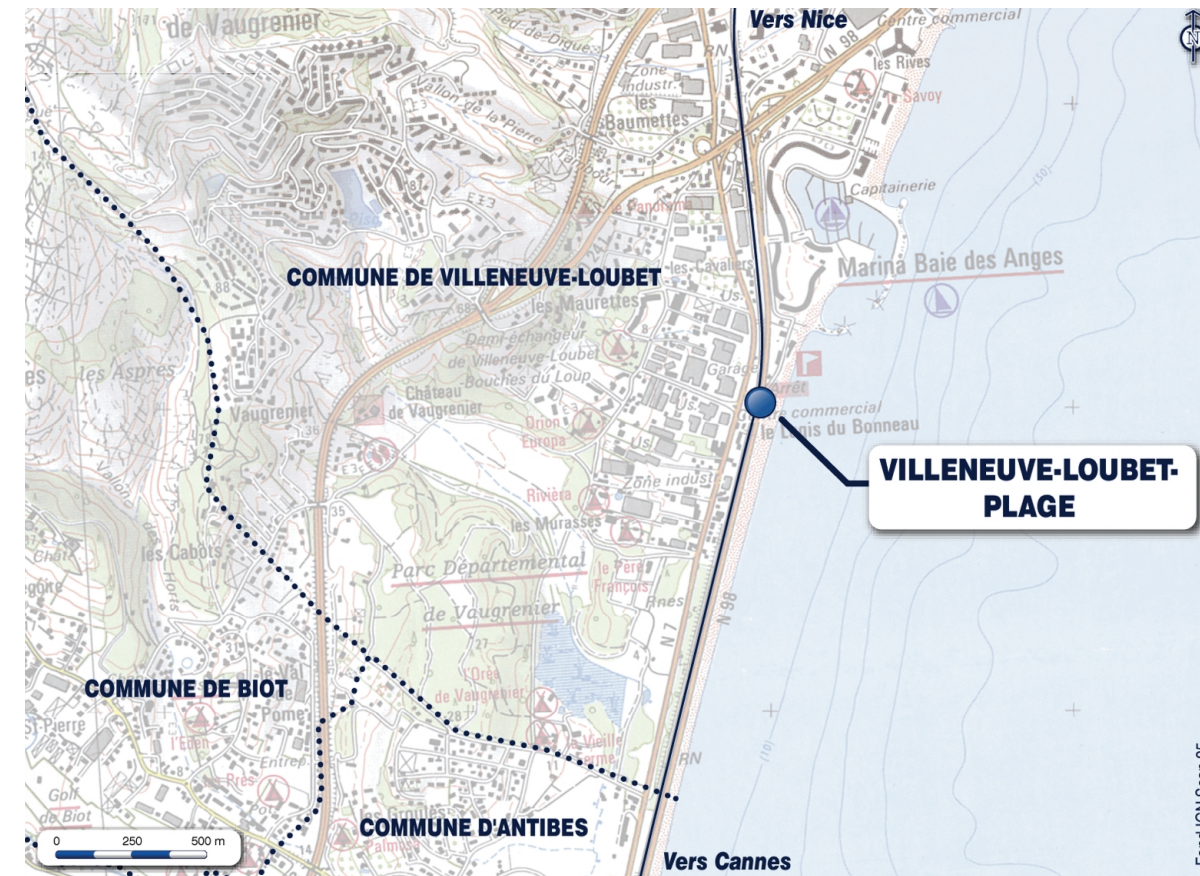
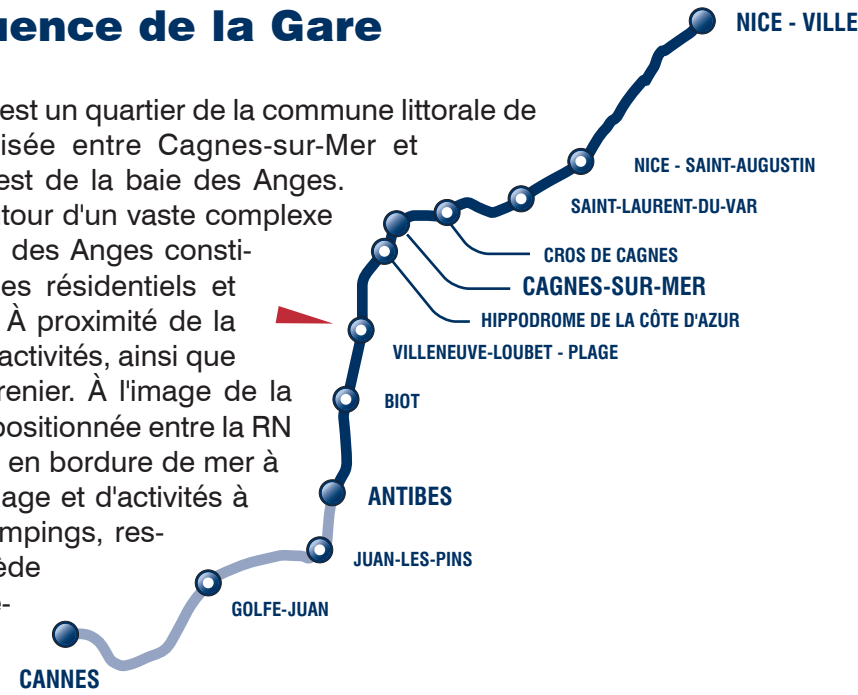
Gare de  
**Villeneuve-Loubet-Plage**



Gare de  
Villeneuve-Loubet

### 1. Zone d'influence de la Gare

Villeneuve-Loubet-Plage est un quartier de la commune littorale de Villeneuve-Loubet localisée entre Cagnes-sur-Mer et Antibes et placée à l'ouest de la baie des Anges. Cette zone s'organise autour d'un vaste complexe touristique : Marina Baie des Anges constitué de grands immeubles résidentiels et d'un centre commercial. À proximité de la gare s'étend une zone d'activités, ainsi que le parc naturel de Vaugrenier. À l'image de la gare de Biot, la gare est positionnée entre la RN 98 et la RN 7 et localisée en bordure de mer à moins de 100 m de la plage et d'activités à caractère touristique (campings, restaurants). La gare possède une vocation essentiellement touristique qui s'appuie sur un marché saisonnier.



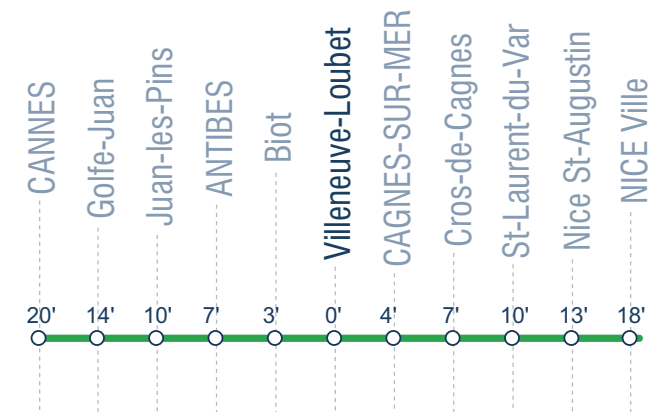
Gare de  
Villeneuve-Loubet

## 2. L'offre de service

Après la réalisation complète du projet de troisième voie entre Antibes et Nice, la gare sera desservie par un train omnibus tous les quarts d'heure dans chaque sens en période de pointe.

A l'issue de la première phase de l'opération, la gare sera desservie par un train omnibus toutes les demi-heures en période de pointe. Le diagramme ci-contre illustre le service ainsi offert après la première étape.

### Service offert en 1<sup>ère</sup> phase (horizon 2007)



Temps de parcours indicatifs

### Indication des fréquences



Gare de  
Villeneuve-Loubet

### 3. Insertion urbaine

La gare de Villeneuve-Loubet-Plage est positionnée entre la gare de Biot (à 2 km à l'ouest) et la halte de Cagnes sur mer (à 3,6 km à l'est).

Les conditions d'accessibilité routière sont assez satisfaisantes avec le réseau routier principal de part et d'autre de la gare (situation entre 2 RN). Elles sont toutefois plus difficiles depuis la RN 98. Le jalonnement est limité aux abords de la gare. Le parking, récemment aménagé et situé devant le bâtiment-voyageurs, offre 22 places de stationnement. L'accès des piétons est mal aisé (pas de trottoir) et dangereux car situé en bordure de route nationale. La communication entre les deux côtés de la voie s'établit par un passage souterrain pour piétons. L'accès est direct depuis le quai 2 à la RN 98 par une rampe d'escaliers. Il n'y a ni emplacement deux-roues, ni piste cyclable.

La gare est desservie par deux lignes urbaines du réseau Bus Var Mer (17 et 19) qui relie la gare à l'espace d'activités économiques, au centre-ville et à la halte routière. Aucune ligne interurbaine ne dessert la gare. L'abribus des lignes Bus Var Mer est situé, dans le sens Cannes - Nice, devant la gare sur la RN 7. Une traversée de la RN 7 est nécessaire dans l'autre sens.



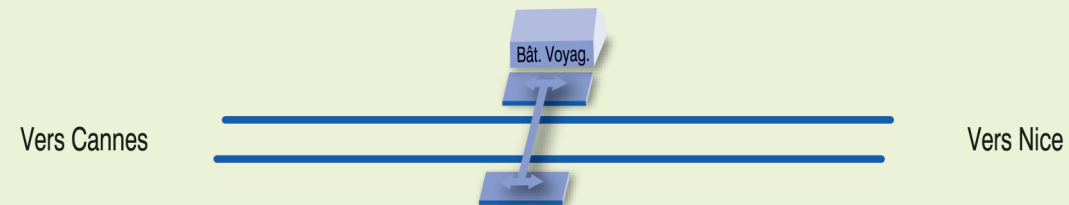
Gare de  
Villeneuve-Loubet

## 4. Présentation de la gare et des aménagements

### ■ Installations de voie

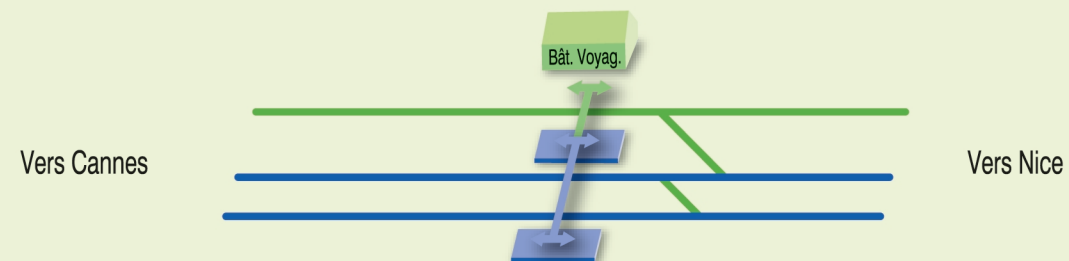
Le plan de voies est modifié afin de disposer de 3 voies à quai.

#### Schéma simplifié des installations actuelles

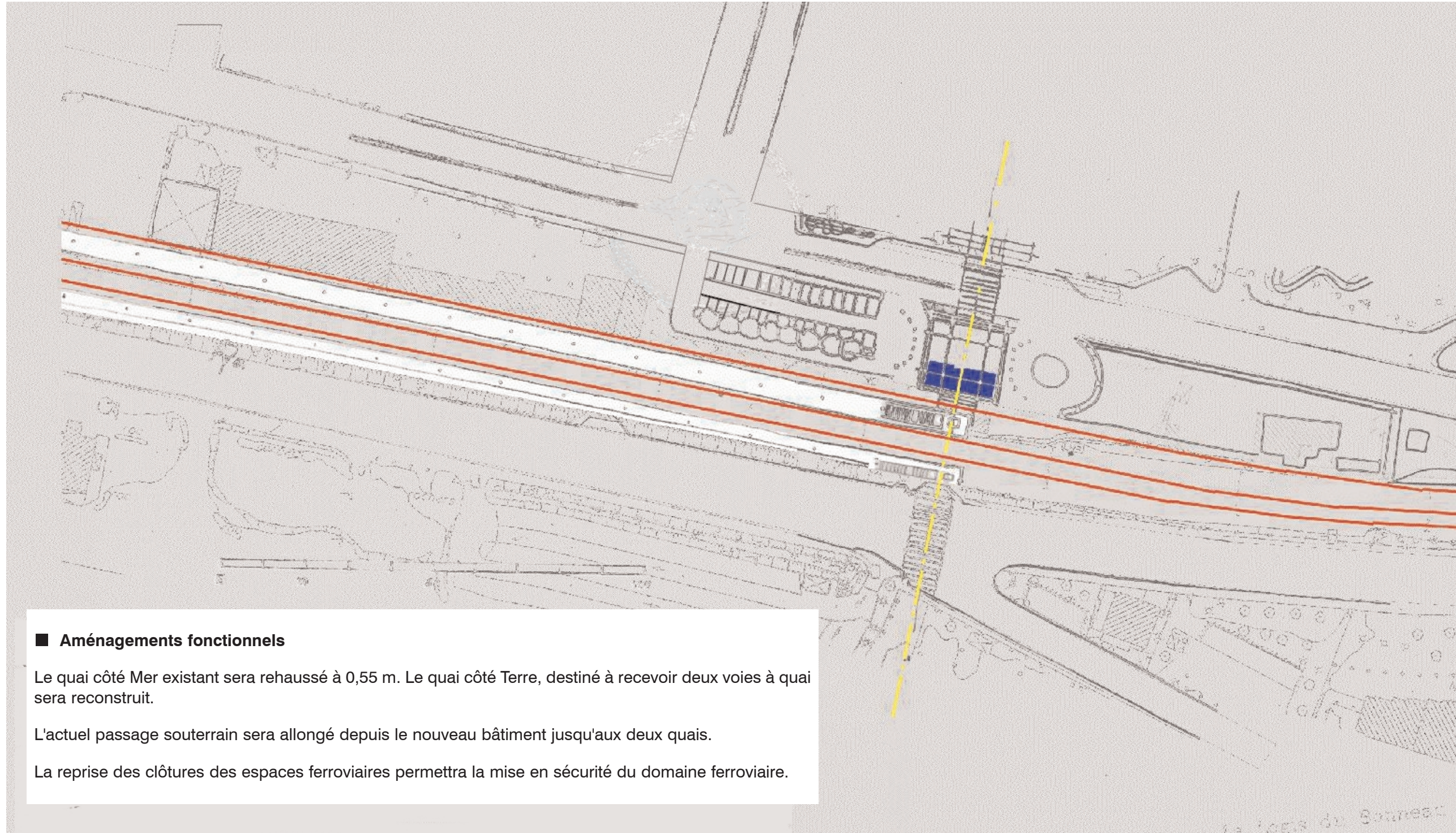


	Existant	Déposé	Créé
Voie			
Quai			
Bâtiment voyageurs			
Abri voyageurs			
Passage dénivelé			
Établissement desservi par embranchement particulier			

#### Schéma simplifié des installations projetées



Gare de  
Villeneuve-Loubet



■ Aménagements fonctionnels

Le quai côté Mer existant sera rehaussé à 0,55 m. Le quai côté Terre, destiné à recevoir deux voies à quai sera reconstruit.

L'actuel passage souterrain sera allongé depuis le nouveau bâtiment jusqu'aux deux quais.

La reprise des clôtures des espaces ferroviaires permettra la mise en sécurité du domaine ferroviaire.

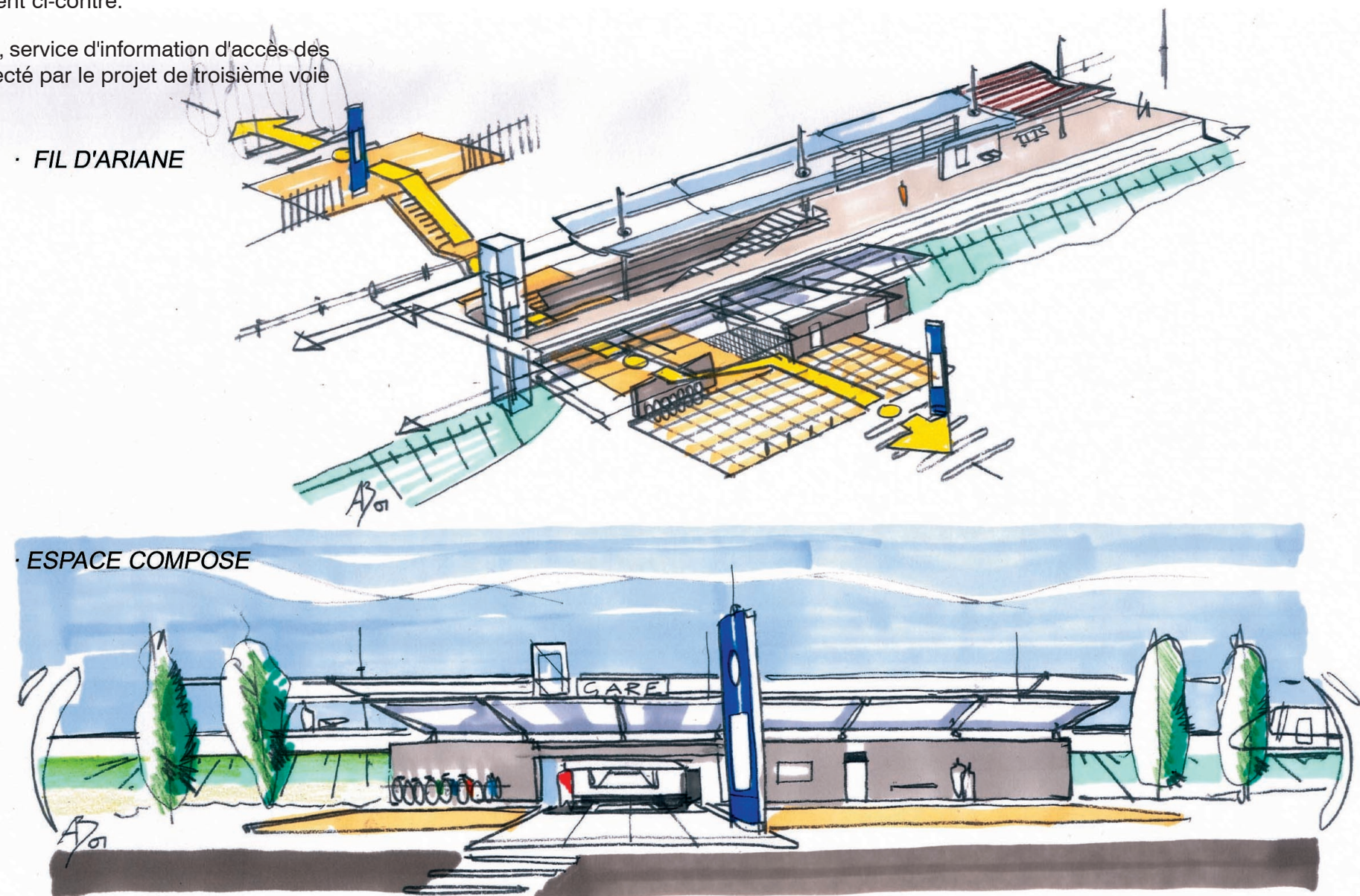
Gare de  
Villeneuve-Loubet

### ■ Bâtiment

La troisième voie sera établie au nord des voies existantes en partie à l'emplacement du bâtiment Voyageurs actuel qui sera démoli et reconstruit.

La nouvelle gare sera aménagée selon le concept régional élaboré par la SNCF et le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux. Ce concept est illustré schématiquement ci-contre.

Les fonctionnalités du bâtiment public (office de tourisme, service d'information d'accès des entreprises et des demandeurs d'emploi) également affecté par le projet de troisième voie seront reconstituées.





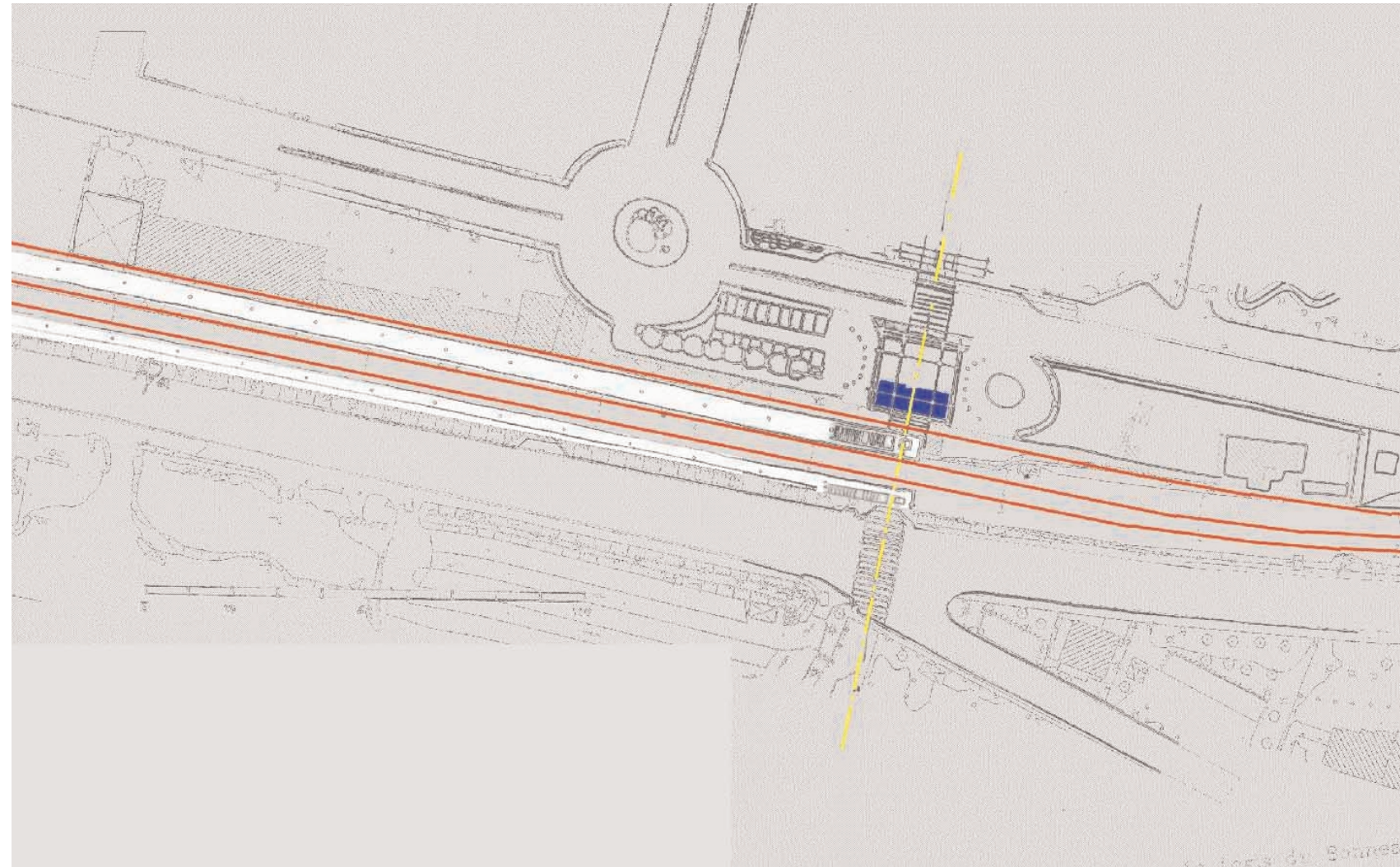
Gare de  
Villeneuve-Loubet

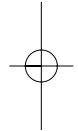
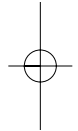
## 5. Relations avec les autres projets

Les aménagements exposés dans le paragraphe précédent font partie du projet présenté au titre du présent dossier d'enquête publique. Ils seront réalisés dans les emprises ferroviaires existantes ou, pour les fonctions indispensables (le nouveau quai par exemple), sur des acquisitions foncières limitées.

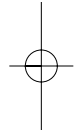
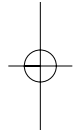
Au delà de ces aménagements essentiels, on peut envisager des réalisations plus vastes, notamment pour développer la relation du train avec les autres modes de transport (transport public routier, voitures particulières, deux-roues, etc.). Ces aménagements complémentaires seront conçus en collaboration avec les collectivités et institutions locales concernées (Région, Département, Commune, autorité organisatrice de transport, agence des déplacements et agence d'urbanisme, etc.). Ils pourraient en particulier comprendre :

- Amélioration des conditions physiques de correspondance entre le train et les autocars (sécurisation de la dépose et du cheminement des piétons depuis la gare) et coordination des horaires des autobus
- Développement du stationnement
- Intégration dans le projet de requalification envisagée de la R.N. 7 (création d'un giratoire, etc.) avec réaménagement des accès à la gare pour les voitures et les deux-roues (en liaison avec la piste cyclable envisagée).





# Halte de l'Hippodrome de la Côte d'Azur



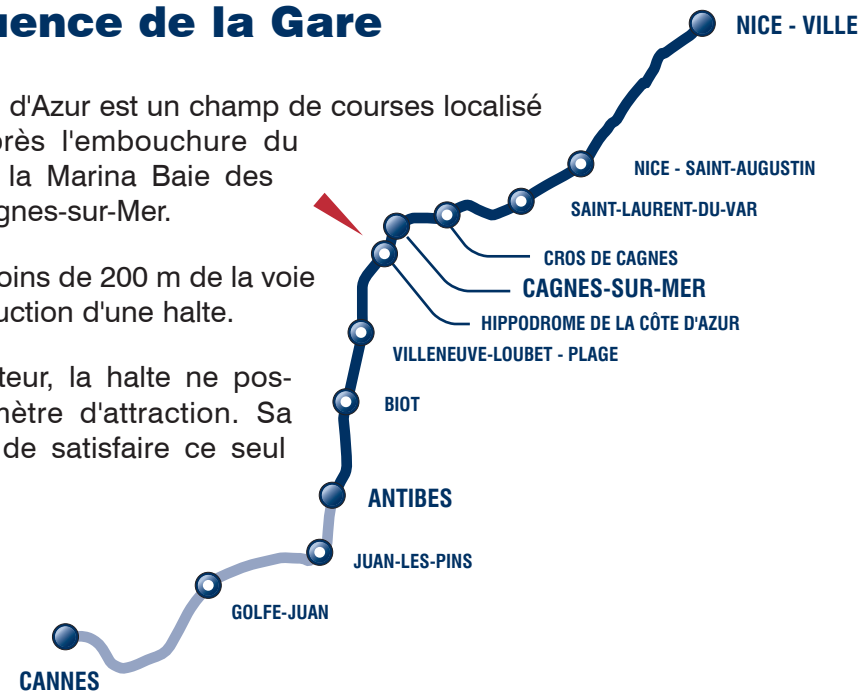
Halte de  
l'Hippodrome

## 1. Zone d'influence de la Gare

L'hippodrome de la Côte d'Azur est un champ de courses localisé en bordure de mer après l'embouchure du Loup. Il est situé entre la Marina Baie des Anges et la plage de Cagnes-sur-Mer.

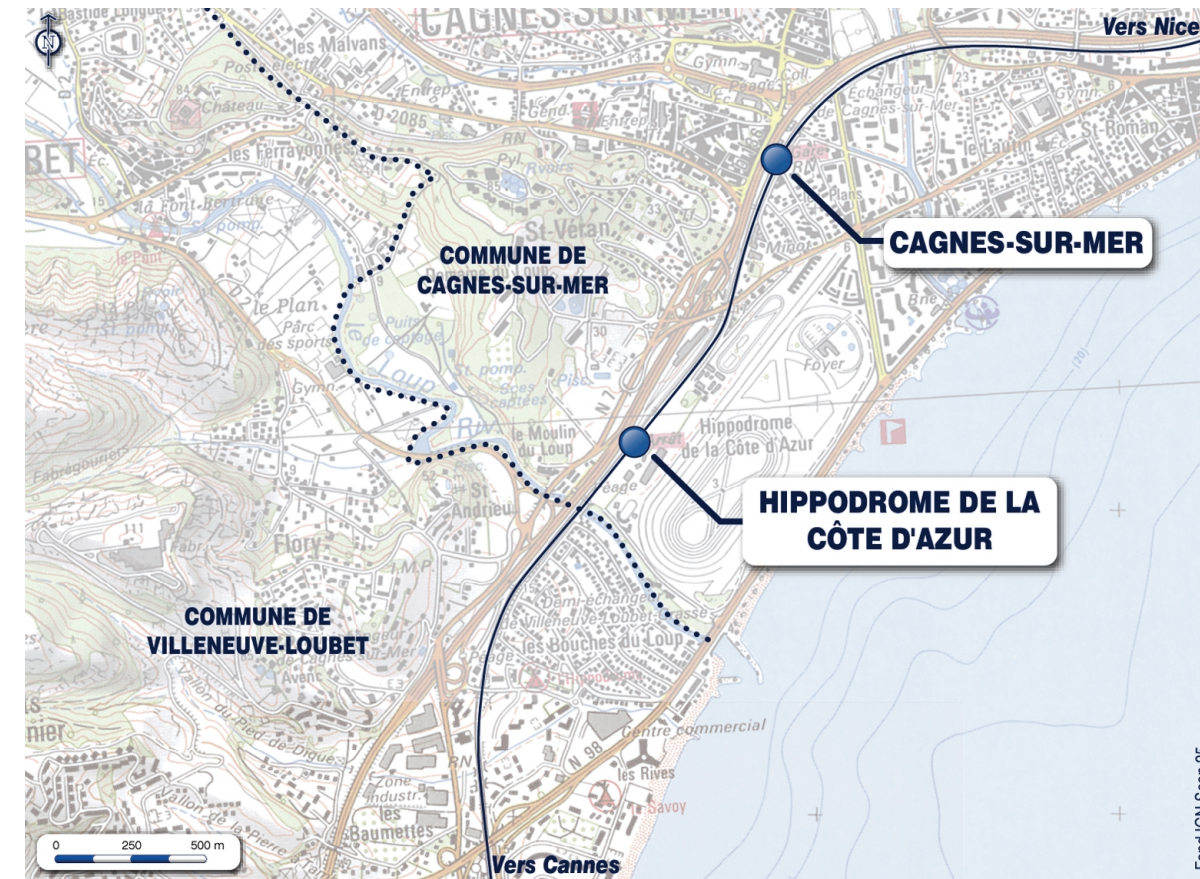
Son positionnement à moins de 200 m de la voie ferrée a motivé la construction d'une halte.

Pôle uniquement récepteur, la halte ne possède pas d'autre périmètre d'attraction. Sa vocation principale est de satisfaire ce seul segment de marché.



## 2. L'offre de service

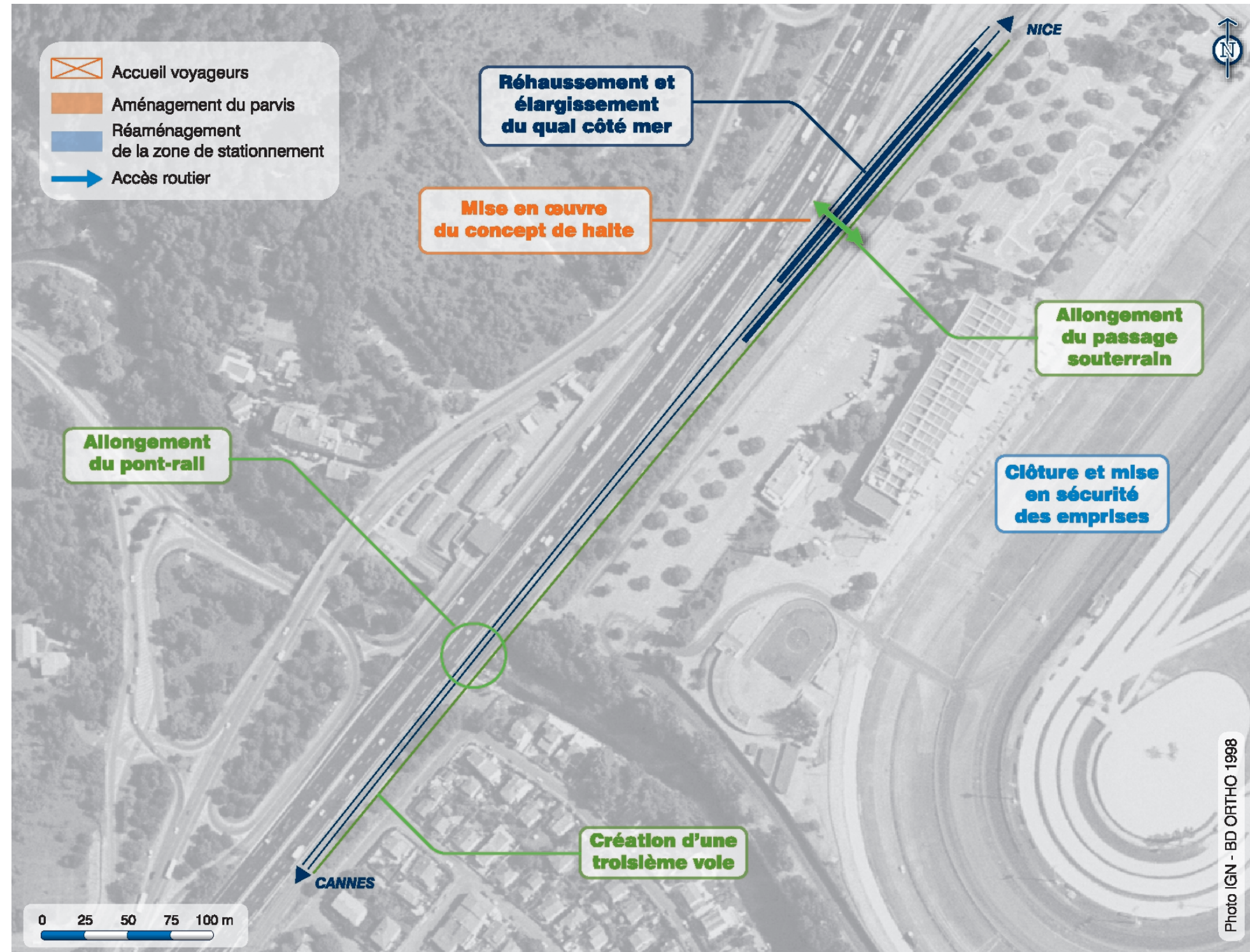
La halte de l'Hippodrome de la Côte d'Azur est desservie de manière temporaire pendant la saison des courses.



Halte de  
l'Hippodrome

### 3. Insertion urbaine

L'accès, uniquement piéton, est situé dans le périmètre de l'hippodrome, près des tribunes. L'accès au quai vers Nice se fait par un passage souterrain.



Halte de  
l'Hippodrome

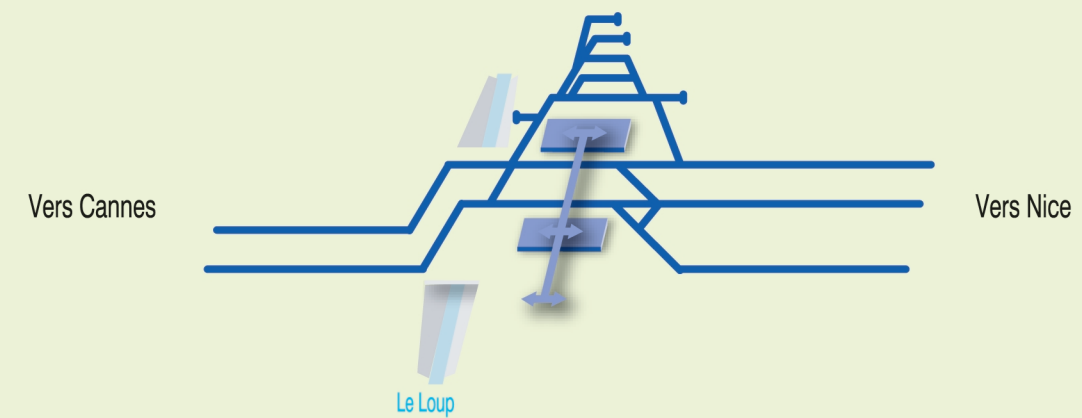
## 4. Présentation de la gare et des aménagements

### ■ Installations de voie

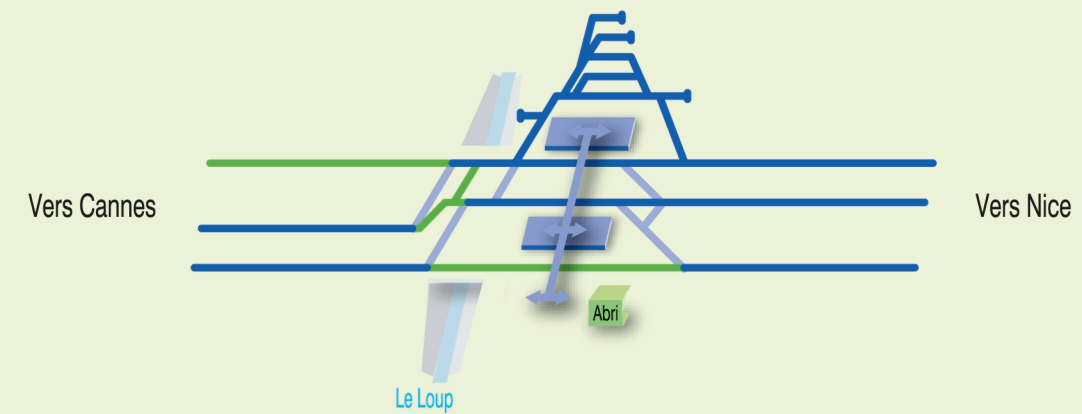
Le plan de voies est modifié afin de disposer de 3 voies à quai.

	Existant	Déposé	Créé
Voie			
Quai			
Bâtiment voyageurs			
Abri voyageurs			
Passage dénivelé			
Établissement desservi par embranchement particulier			

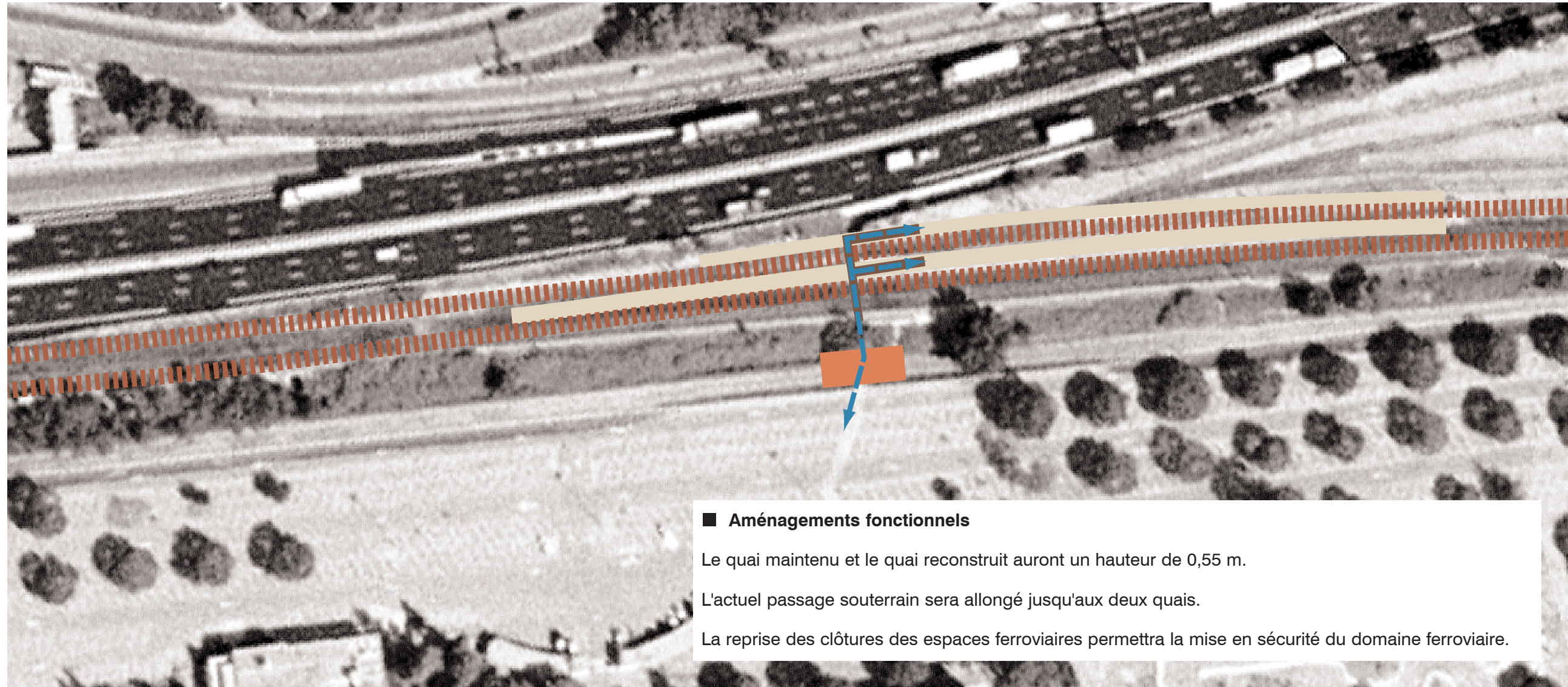
### Schéma simplifié des installations actuelles



### Schéma simplifié des installations projetées



Halte de  
l'Hippodrome



■ **Aménagements fonctionnels**

Le quai maintenu et le quai reconstruit auront un hauteur de 0,55 m.

L'actuel passage souterrain sera allongé jusqu'aux deux quais.

La reprise des clôtures des espaces ferroviaires permettra la mise en sécurité du domaine ferroviaire.

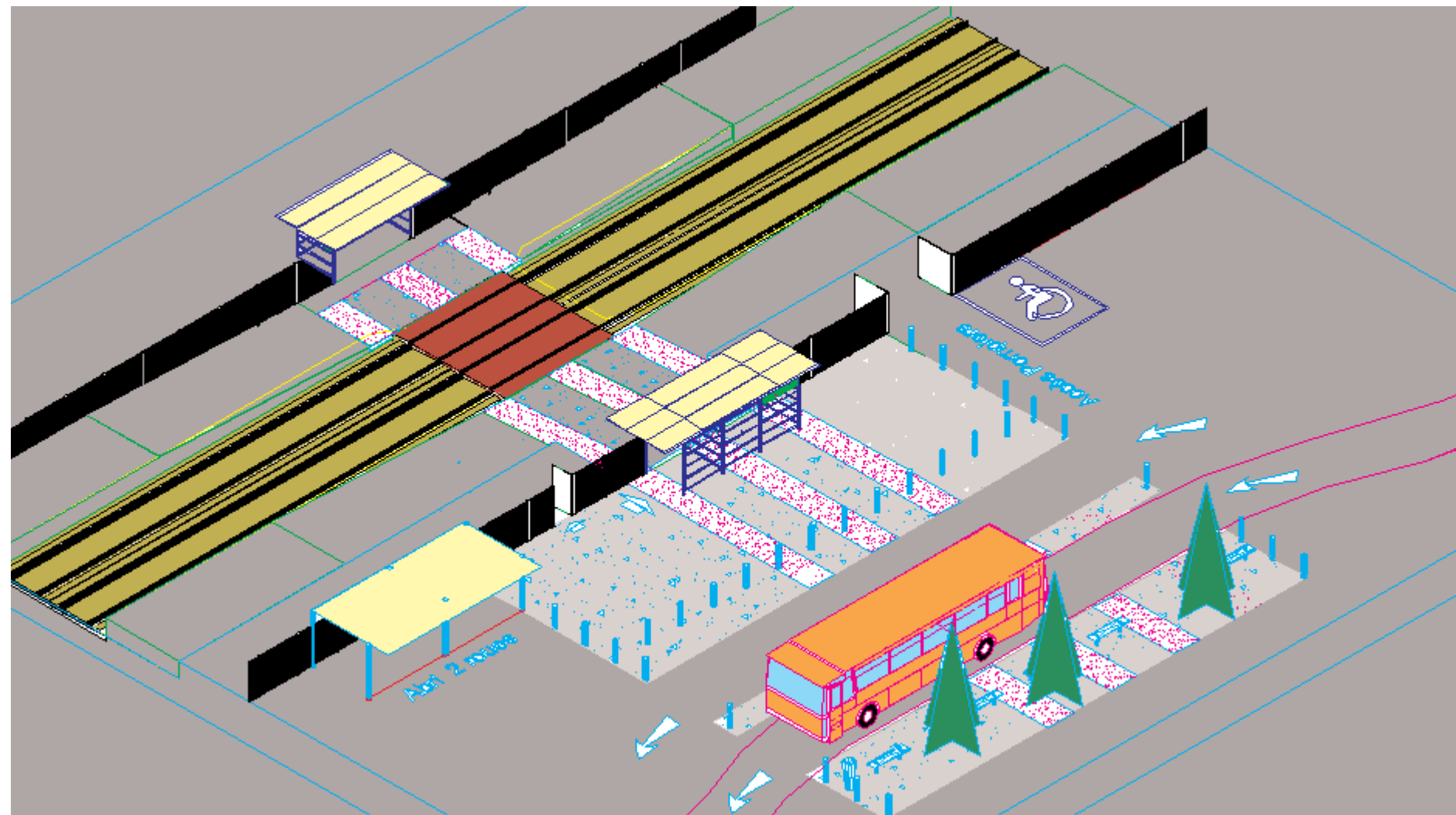
- |                      |                        |                    |        |
|----------------------|------------------------|--------------------|--------|
| circulation voitures | stationnement voitures | passage dénivelé   | parvis |
| circulation taxis    | stationnement taxis    | cheminement piéton | Halte  |
| circulation          | stationnement autocars |                    | quais  |

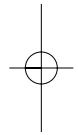
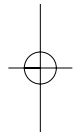


Halte de  
l'Hippodrome

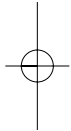
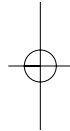
■ Halte

La halte de l'hippodrome sera aménagée selon le concept des haltes régionales, dont une illustration schématique est présentée ci-contre.





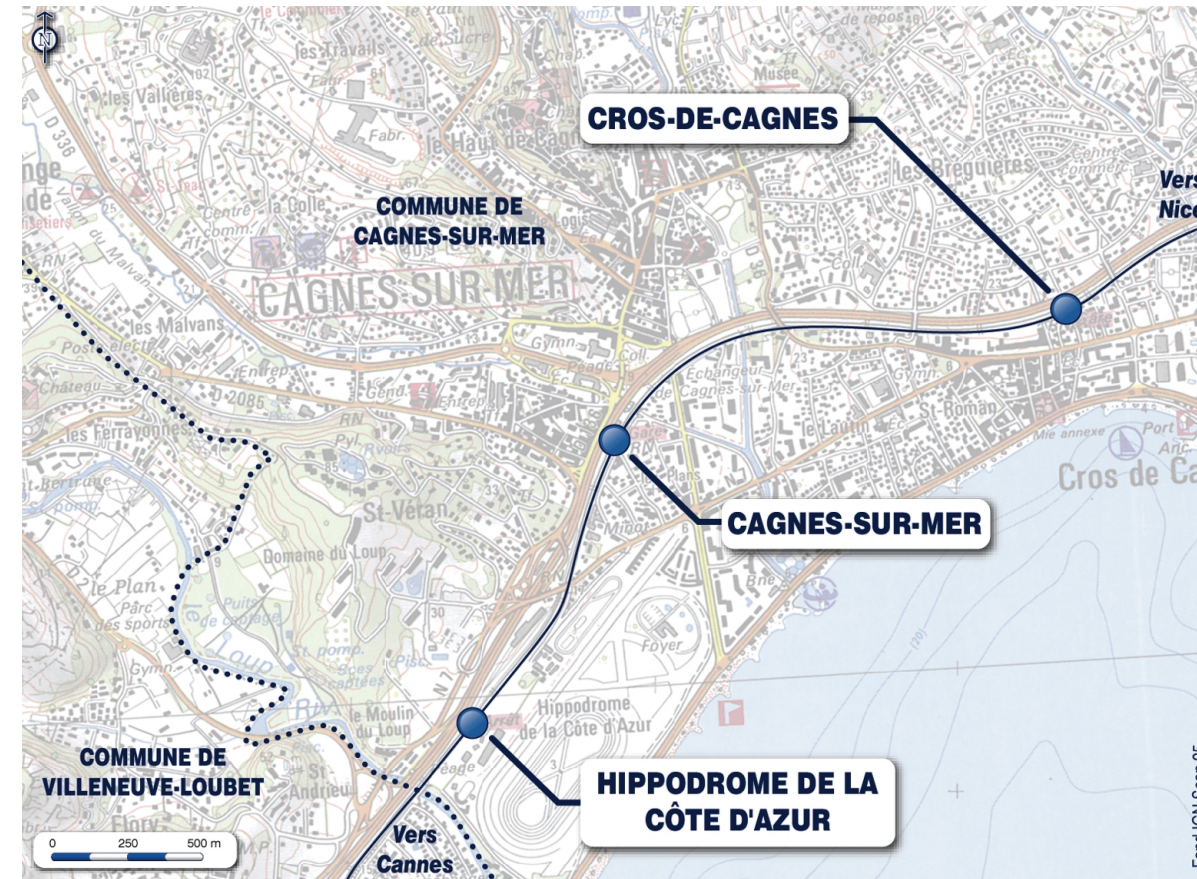
# Gare de Cagnes-sur-Mer



Gare de  
Cagnes-sur-Mer

### 1. Zone d'influence de la Gare

Cagnes-sur-Mer est située au cœur de la Baie des Anges, à mi-chemin entre Antibes et Nice. Ville de plus de 40 000 habitants, Cagnes-sur-Mer constitue un des pôles principaux des Alpes-Maritimes. La ville se partage entre un quartier de front de mer : Cros-de-Cagnes, le centre-ville à 1 km au nord-ouest et le centre historique à 500 m plus au nord : le Haut-de-Cagnes qui surplombe toute la ville. Le tracé de l'A 8 contigu à celui de la voie ferrée traverse la ville d'ouest en est et induit un très fort effet de coupure entre les deux ensembles urbains. La gare se trouve à 300 m de la mer et du centre-ville (mairie, commerces, collèges). Surplombée par l'A 8 qui est établie en viaduc au nord des voies, la gare est au cœur d'un échangeur routier avec la RD 336 (l'avenue des Alpes, pénétrante vers Vence). Elle constitue une gare principale urbaine et de rabattement à vocation multiple (TER, Intercités). Son périmètre d'attraction est assez étendu. Il couvre une zone allant de Villeneuve-Loubet au sud, à Vence et Saint-Paul-de-Vence au nord.



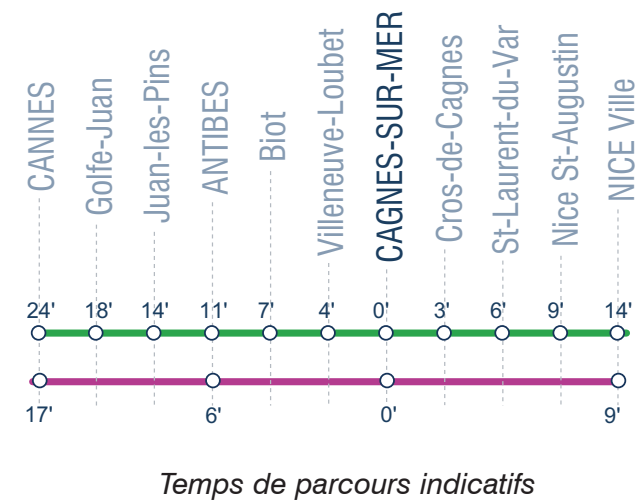
**Gare de  
Cagnes-sur-Mer**

## 2. L'offre de service

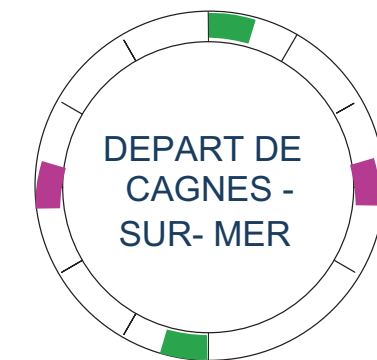
Après la réalisation complète du projet de troisième voie entre Antibes et Nice, la gare sera desservie par un train omnibus tous les quarts d'heure dans chaque sens en période de pointe. Cette offre sera enrichie par une liaison semi directe toutes les heures desservant les gares de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer et Nice.

A l'issue de la première phase de l'opération, la gare sera desservie par un train omnibus toutes les demi-heures en période de pointe et un train semi-direct également toutes les demi-heures. Le diagramme ci-contre illustre le service ainsi offert après la première étape.

### Service offert en 1<sup>re</sup> phase (horizon 2007)



### Indication des fréquences



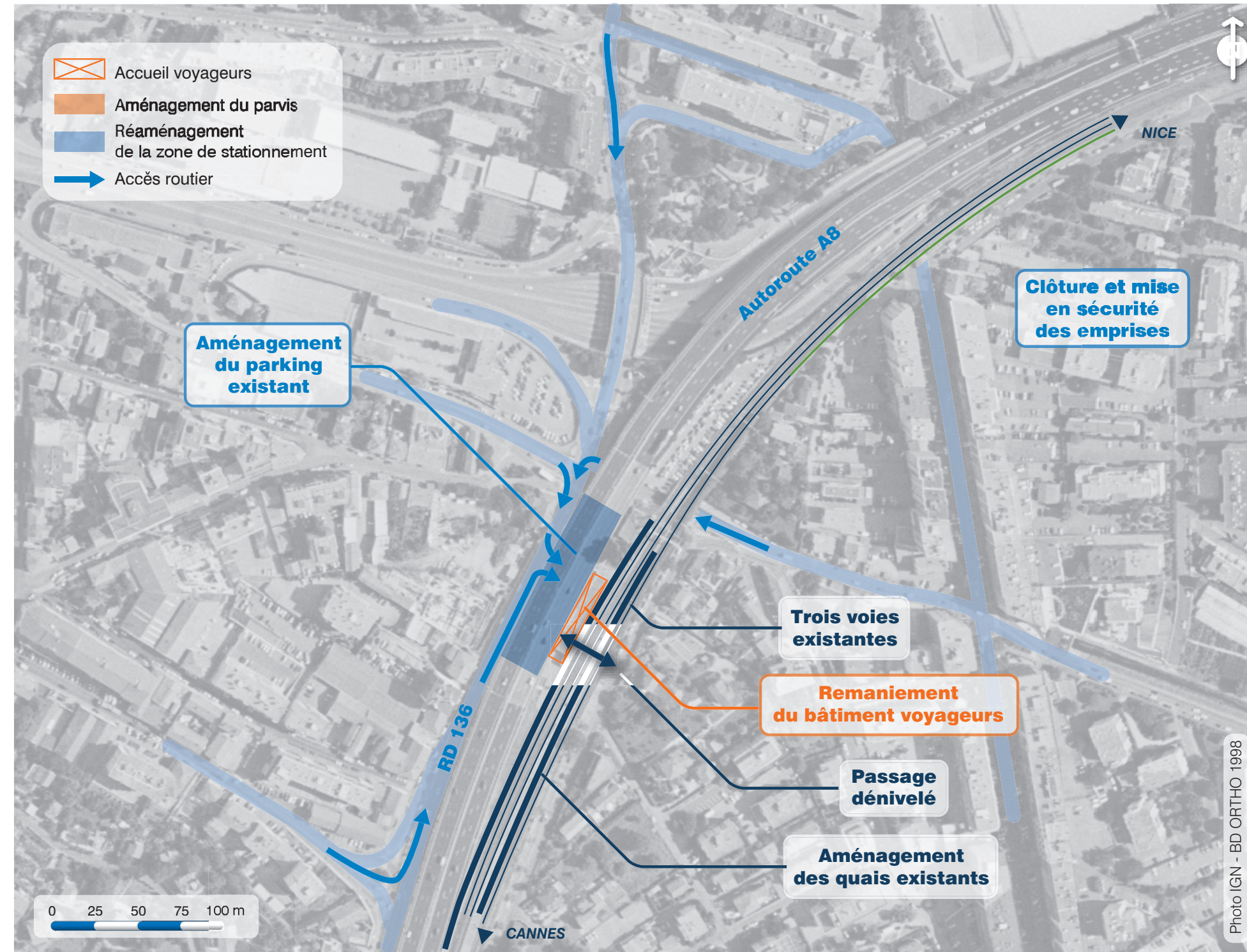
Gare de  
Cagnes-sur-Mer

### 3. Insertion urbaine

La gare de Cagnes-sur-Mer se situe à 11 km de Nice-Ville et à 8 km d'Antibes. Elle est placée entre la halte de l'Hippodrome de la Côte d'Azur (1,1 km au sud-ouest) et la gare de Cros-de-Cagnes (1,6 km à l'est).

Les conditions d'accessibilité routière sont assez satisfaisantes avec le réseau routier principal (RN 7 à moins de 100 m, échangeur de Bouches-du-Loup à moins d'1 km). Elles sont moins aisées localement. La voie de desserte de la gare (avenue de la gare) est fréquemment congestionnée et l'accès est plus difficile (voirie étroite : rues Garigliano et Bir-Hakeim) depuis le sud (quartier du Laoun et Saint-Roman). La signalétique est complète. Trois parkings (140 places au total) sont disponibles, dont un est gratuit. Il est situé à 100 m du bâtiment Voyageurs. L'offre de stationnement est manifestement sous-dimensionnée. Une zone est réservée au stationnement des taxis. L'accès est difficile depuis le nord, insuffisamment sécurisé (traversée de l'avenue des Alpes et de l'avenue de la gare) et peu lisible. L'accès sud se fait par une voirie assez étroite mais il existe un passage souterrain depuis le côté sud de la gare.

La gare est desservie par une ligne urbaine du réseau de Cagnes-sur-Mer (ligne 2) et par 3 lignes interurbaines du réseau TAM (lignes 200, 400 et 410). Trois lignes du réseau Bus Var Mer passent à moins de 150 m de la gare (lignes 12, 16 A et 17).



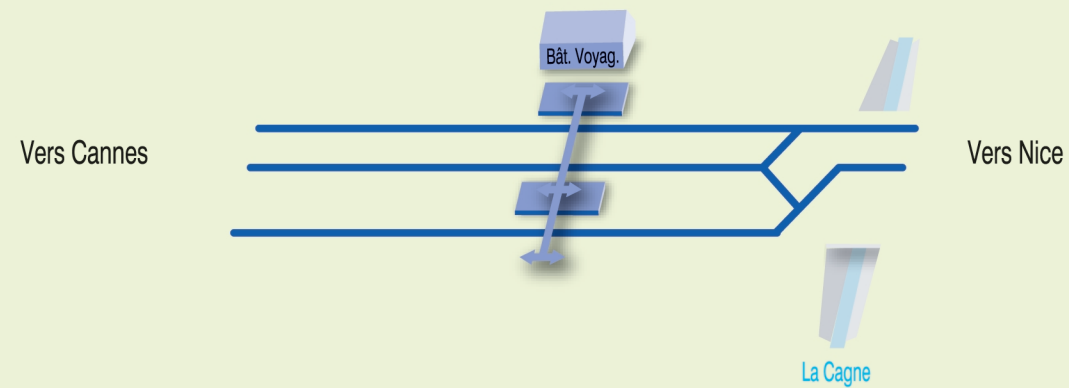
**Gare de  
Cagnes-sur-Mer**

## 4. Présentation de la gare et des aménagements

### ■ Installations de voie

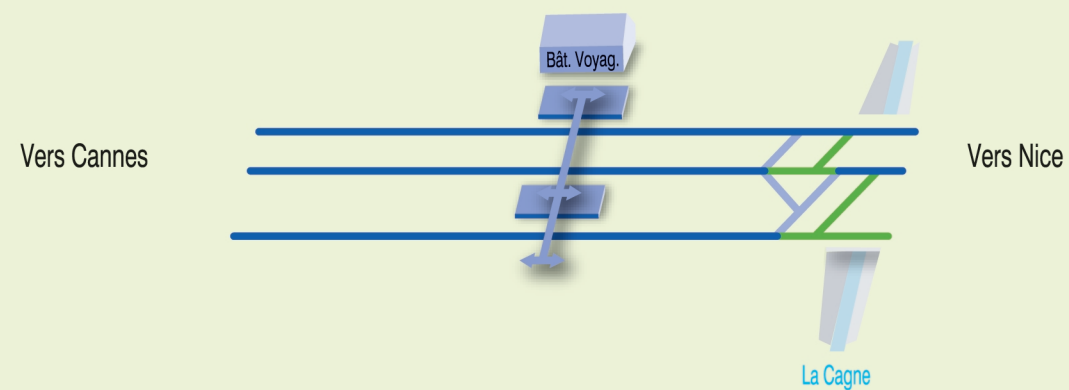
Le plan de voies ne sera pas modifié et dispose déjà de 3 voies à quai.

#### Schéma simplifié des installations actuelles



	Existant	Déposé	Créé
Voie			
Quai			
Bâtiment voyageurs			
Abri voyageurs			
Passage dénivelé			
Établissement desservi par embranchement particulier			

#### Schéma simplifié des installations projetées

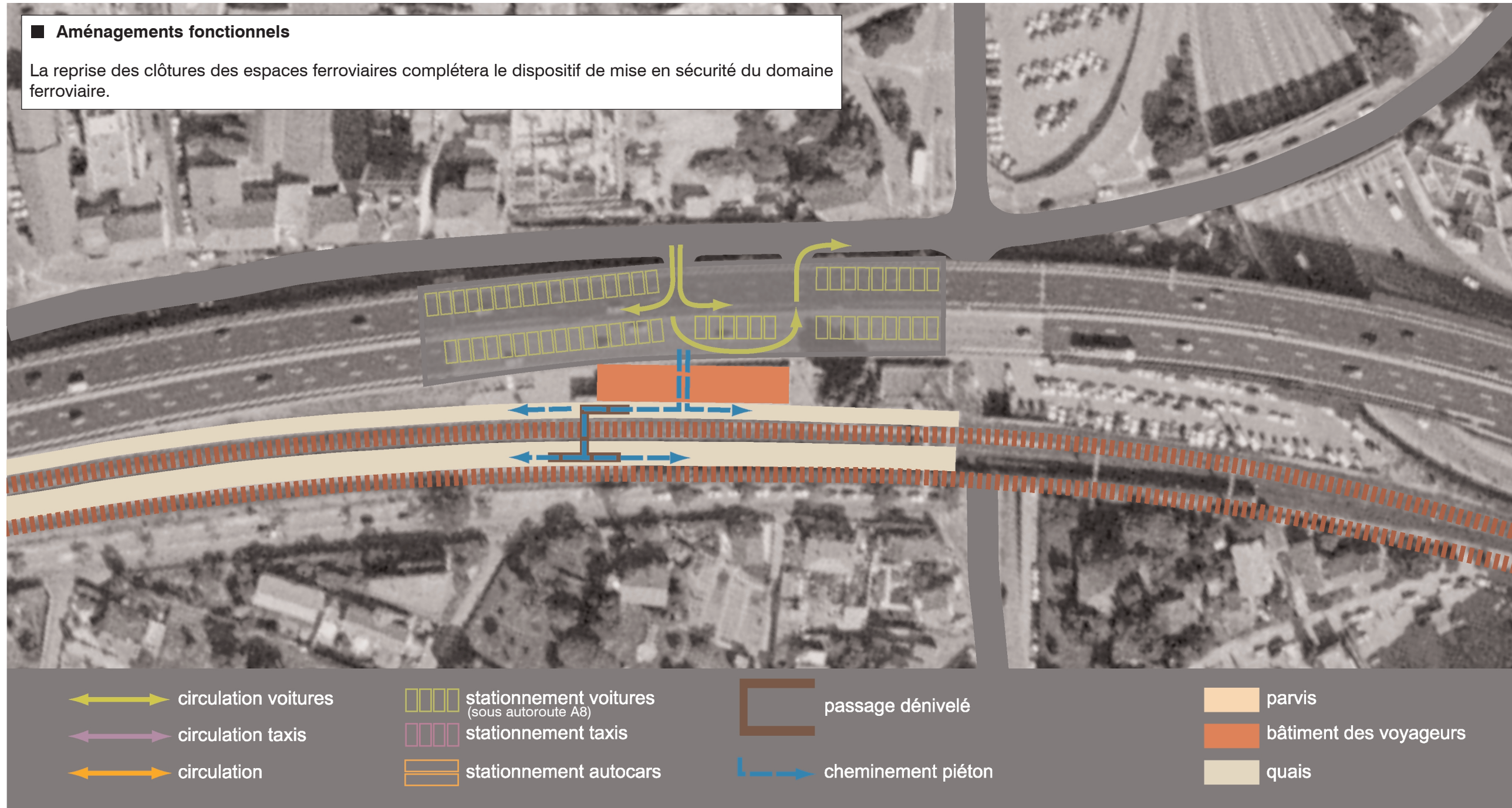




Gare de  
Cagnes-sur-Mer

■ Aménagements fonctionnels

La reprise des clôtures des espaces ferroviaires complétera le dispositif de mise en sécurité du domaine ferroviaire.



Gare de  
Cagnes-sur-Mer

■ Bâtiment

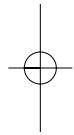
Le bâtiment voyageurs sera rénové dans le cadre de la démarche conduite par la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, selon le concept des gares régionales.

5. Relations avec les autres projets

Dans le but d'améliorer la complémentarité intermodale, il paraîtrait intéressant que les autorités compétentes intègrent à leurs réflexions en cours la réorganisation du stationnement (création d'un parc-relais unique ?) et l'amplification de la desserte de la gare par les transports collectifs routiers.



Gare de  
**Cros-de-Cagnes**

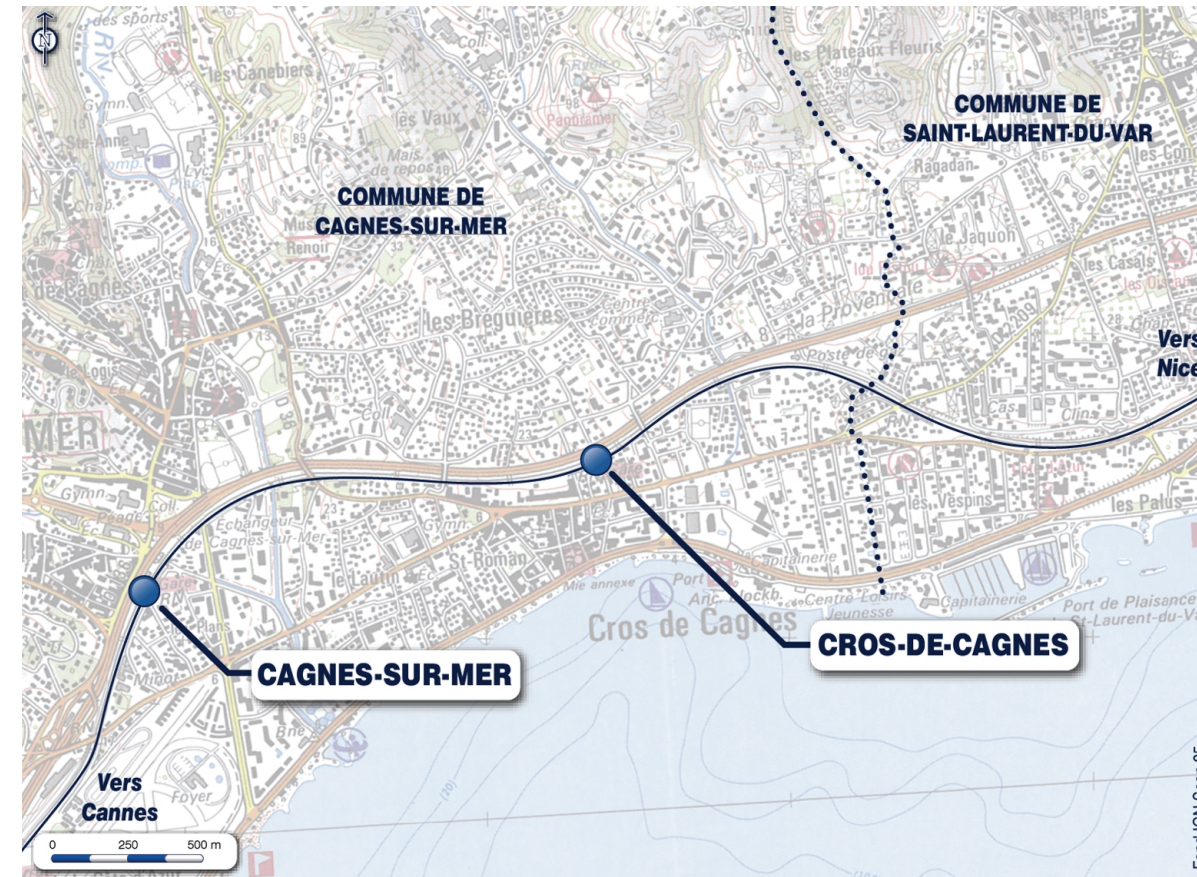


Gare de  
Cros-de-Cagnes

### 1. Zone d'influence de la gare

La gare de Cros-de-Cagnes est localisée dans la partie est de la commune de Cagnes-sur-mer. A cet endroit, la voie ferrée longe l'autoroute A8 à 2x2 voies. Ces deux infrastructures constituent une coupure forte entre la zone pavillonnaire située au nord et l'étroite frange littorale aux limites de laquelle sont installées les R.N. 7 et 98. Entre ces deux voies l'urbanisation est plus dense.

La gare ferroviaire est à 400 m du bord de mer et de la plage. Sa situation très enclavée et en cul-de-sac dans un petit quartier pavillonnaire, ne lui permet pas de rayonner au-delà de sa proximité immédiate à distance de marche à pied.



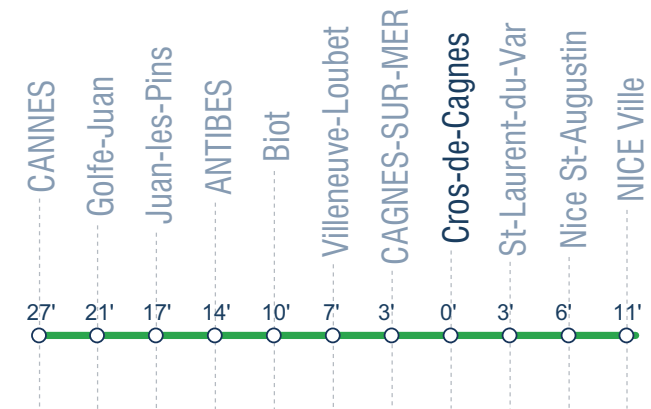
Gare de  
Cros-de-Cagnes

## 2. L'offre de service

Après la réalisation complète du projet de troisième voie entre Antibes et Nice, la gare sera desservie par un train omnibus tous les quarts d'heure dans chaque sens en période de pointe.

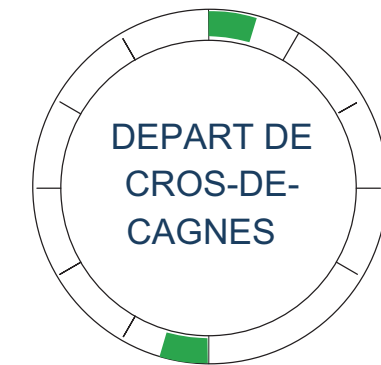
A l'issue de la première phase de l'opération, la gare sera desservie par un train omnibus toutes les demi-heures en période de pointe. Le diagramme ci-contre illustre le service ainsi offert après la première étape.

### Service offert en 1<sup>ère</sup> phase (horizon 2007)



Temps de parcours indicatifs

### Indication des fréquences



Gare de  
Cros-de-Cagnes

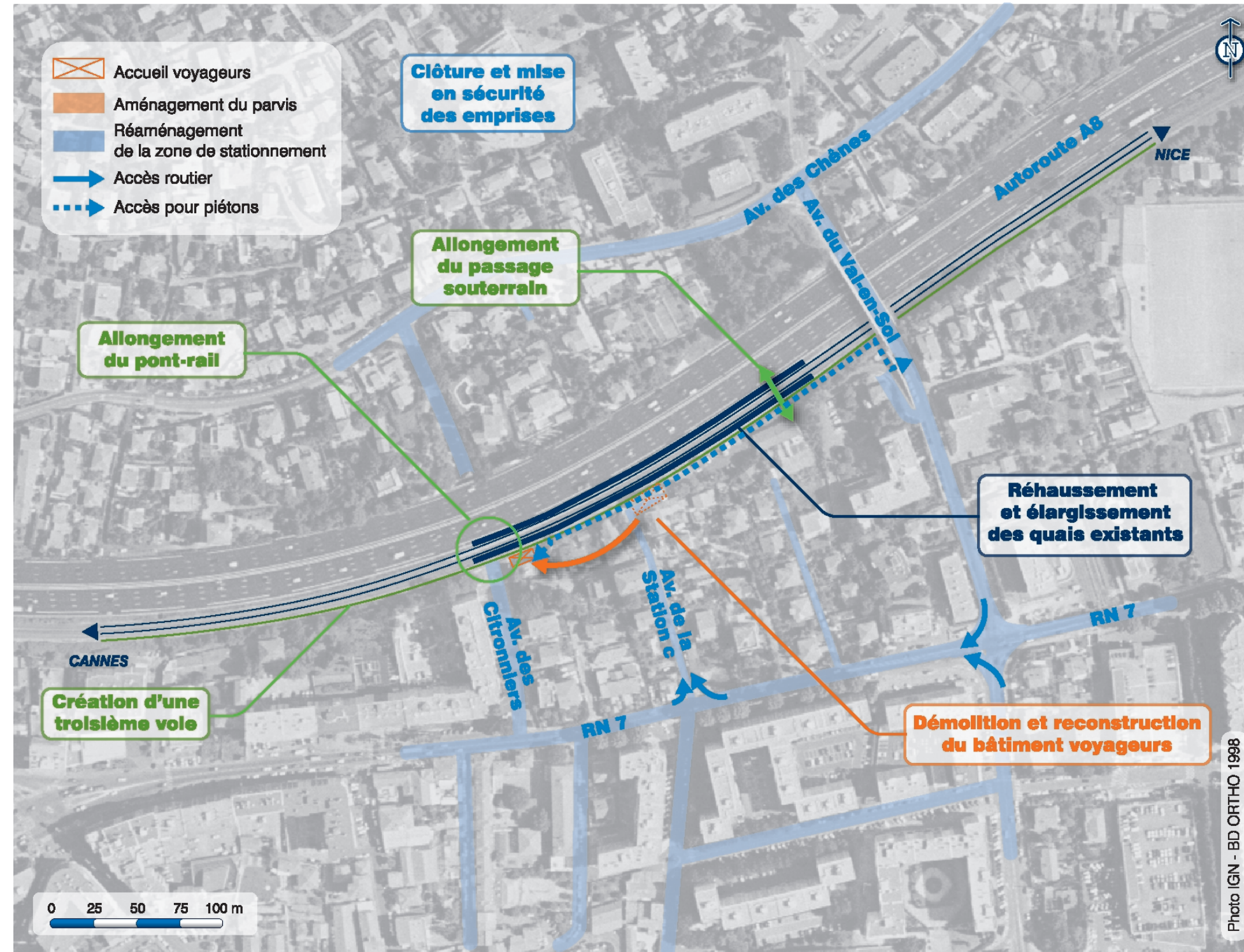
### 3. Insertion urbaine

La gare de Cros-de-Cagnes est desservie par une unique rue étroite, en cul-de-sac, l'avenue de la station, à partir de la R.N. 7, avenue de Nice. Le petit espace de stationnement de 23 places, récemment aménagé devant le bâtiment voyageurs, est très occupé par les voitures qui encombreront par ailleurs l'avenue de la station.

La gare est également accessible par un chemin piétonnier est-ouest qui longe l'emprise ferroviaire et débouche sur les deux voies traversant la voie ferrée et l'autoroute, l'une par en dessous, l'avenue des citronniers à l'ouest, l'autre par un passage supérieur, l'avenue de Val en Sol, à l'est.

A proximité de la gare, sur la R.N.7, s'arrêtent une ligne urbaine, ligne 1, du réseau de Cagnes-sur-Mer qui met en relation le centre et le bord de mer, et trois lignes interurbaines du réseau TAM (lignes n° 200, Nice~Cannes, n° 400 et n° 410 Nice~Vence, n° 500 Nice~Grasse).

La plateforme ferroviaire supportera 3 voies au lieu de 2 aujourd'hui.



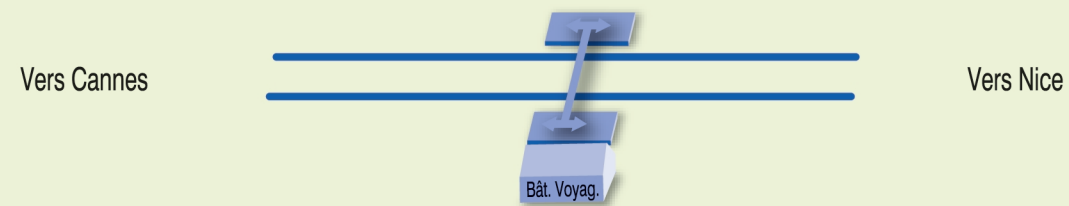
Gare de  
Cros-de-Cagnes

## 4. Présentation de la gare et des aménagements

### ■ Installations de voie

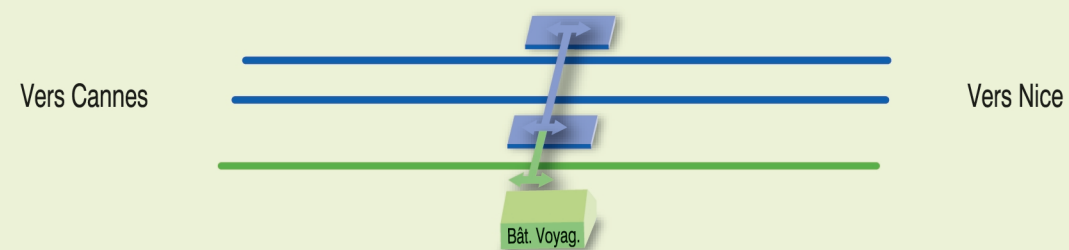
Le plan de voies est modifié afin de disposer de 3 voies à quai.

#### Schéma simplifié des installations actuelles



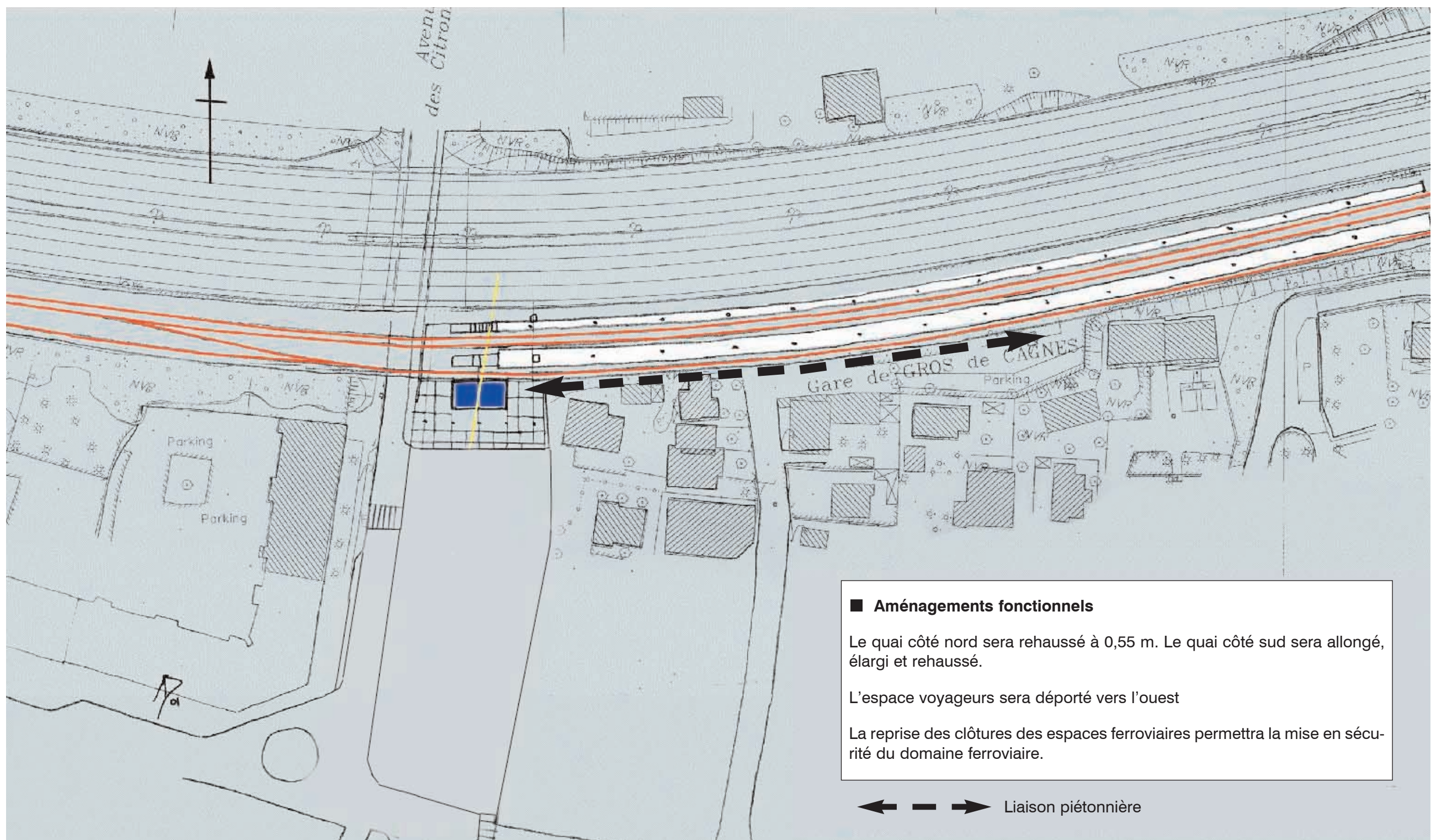
	Existant	Déposé	Créé
Voie			
Quai			
Bâtiment voyageurs			
Abri voyageurs			
Passage dénivelé			
Établissement desservi par embranchement particulier			

#### Schéma simplifié des installations projetées





Gare de  
Cros-de-Cagnes



■ **Aménagements fonctionnels**

Le quai côté nord sera rehaussé à 0,55 m. Le quai côté sud sera allongé, élargi et rehaussé.

L'espace voyageurs sera déporté vers l'ouest

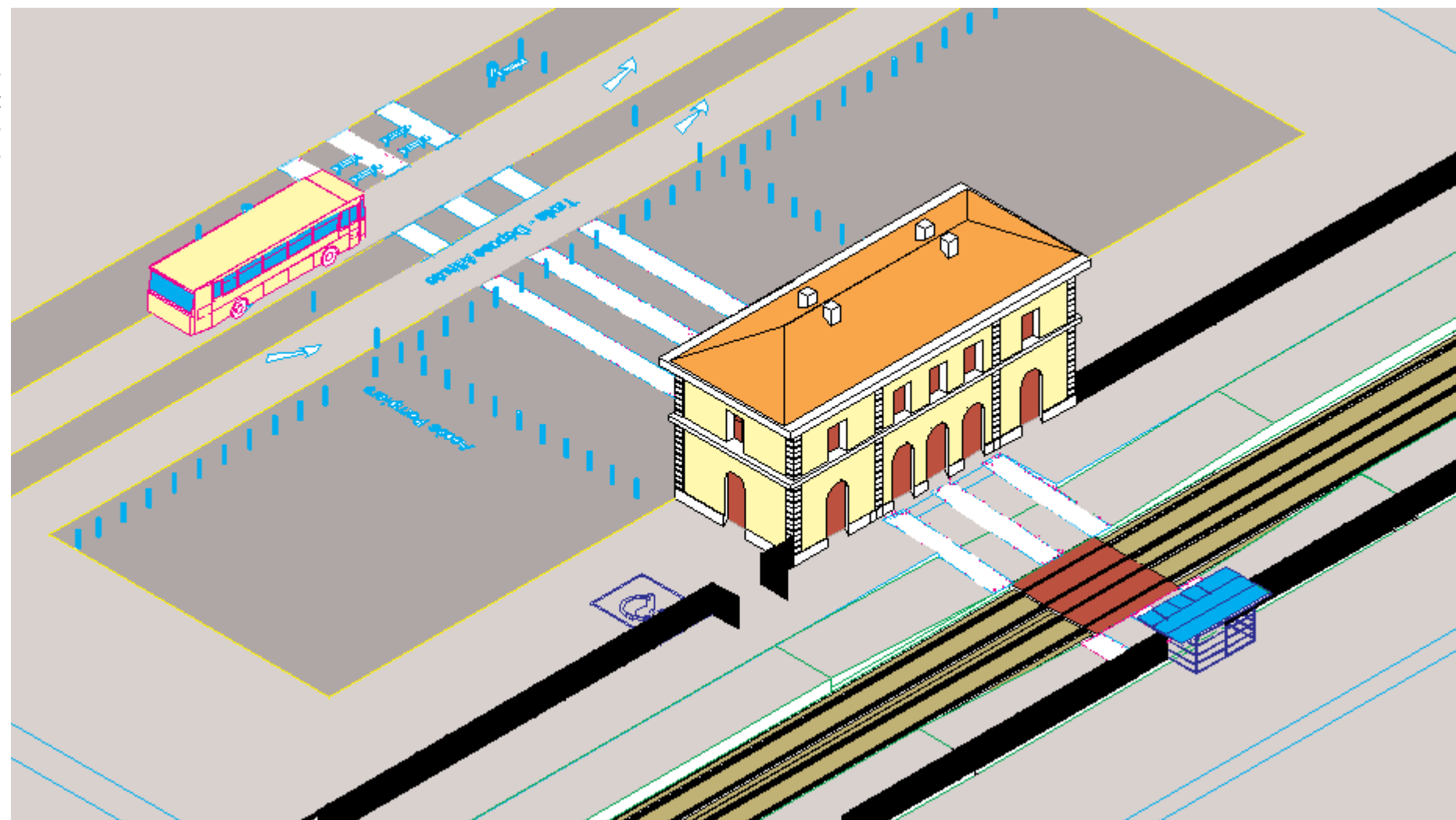
La reprise des clôtures des espaces ferroviaires permettra la mise en sécurité du domaine ferroviaire.

← - - - → Liaison piétonnière

Gare de  
Cros-de-Cagnes

■ Bâtiment

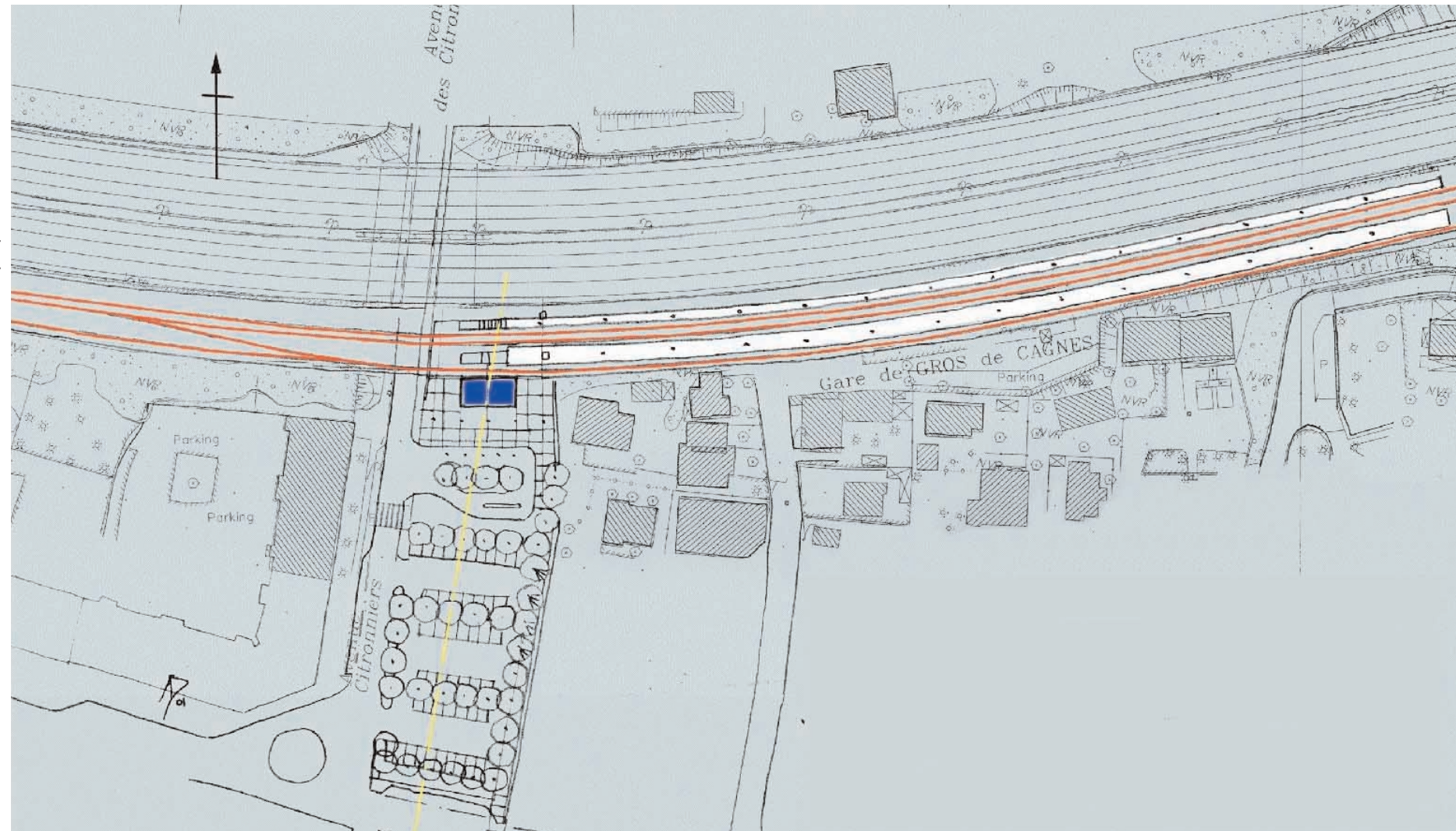
La troisième voie est construite entre la voie et le bâtiment Voyageurs actuel qui sera démolé et reconstruit plus à l'ouest. Une liaison piétonnière entre le bâtiment et le parc de stationnement actuel sera reconstituée.

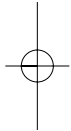
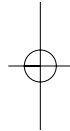


Gare de  
Cros-de-Cagnes

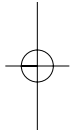
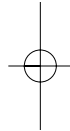
## 5. Relations avec les autres projets

Dans le site très contraint de la gare de Cros de Cagnes, pour implanter la 3<sup>e</sup> voie, il sera nécessaire de démolir le bâtiment Voyageurs et d'élargir l'emprise ferroviaire, ce qui a conduit à imaginer un aménagement qui ouvrirait l'espace de la voie ferrée à la RN 7, vers la ville, et qui permettrait un large accès à la gare. Ce projet sera à conduire avec les partenaires institutionnels concernés.





# Gare de Saint-Laurent-du-Var

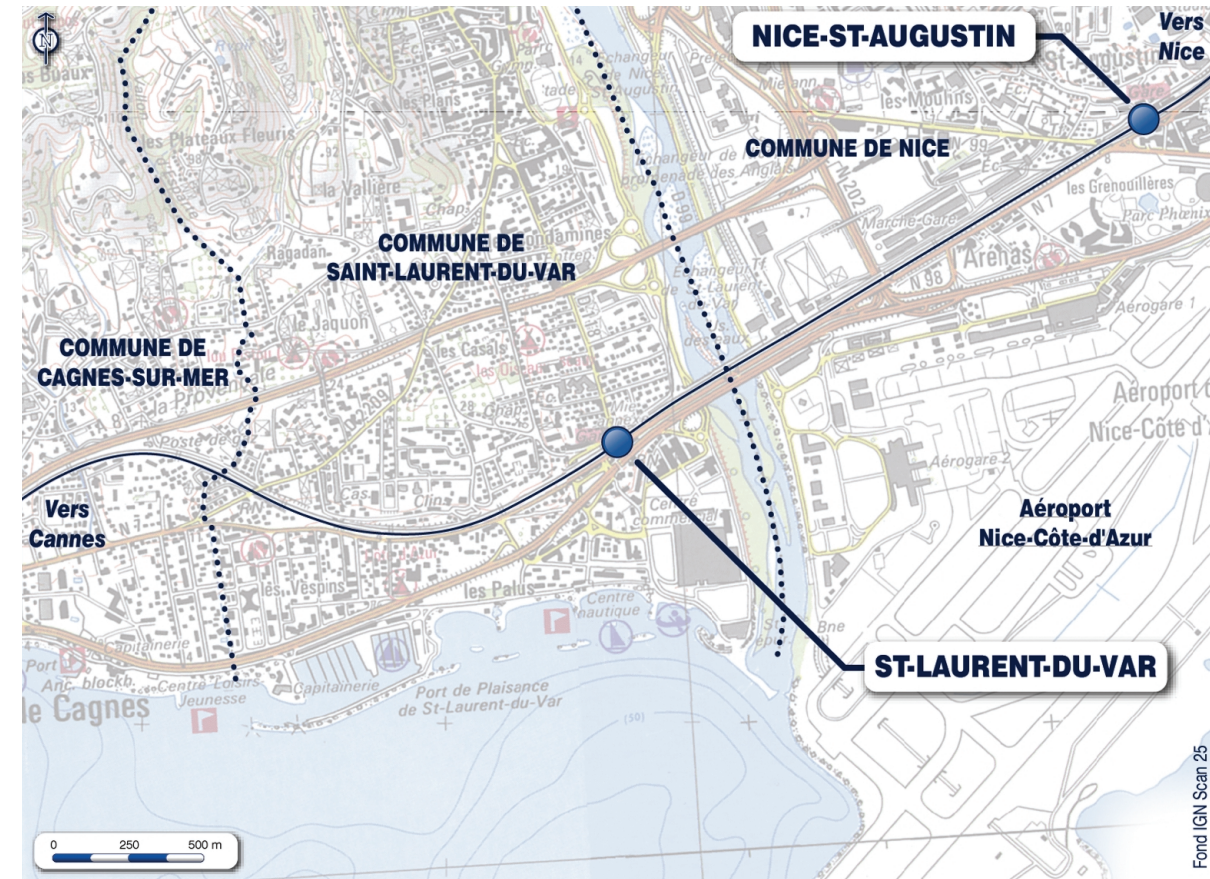


Gare de  
Saint-Laurent-du-Var

### 1. Zone d'influence de la Gare

La gare de Saint Laurent du Var est située dans la partie sud de la ville, dont le territoire est très étiré du nord au sud, sur la rive droite du Var, au pied d'une chaîne de collines. Le site de la gare est très contraint par les R.N. 7 et 98 qui s'accolent pour franchir conjointement le fleuve Var. Les trois infrastructures, routes nationales et voie ferrée, coupent donc le quartier de la gare du secteur du port et de la zone commerciale de Cap 3000 au sud. Ce quartier est par ailleurs séparé du centre ville au nord par l'autoroute A8.

La gare dessert toutefois l'ensemble de la commune grâce au passage Moatti, passage inférieur routier sous la voie ferrée et la R.N. 7. De plus, le réseau d'autobus Bus-Var-Mer dont de nombreuses lignes nord - sud passent devant la gare, irrigue le territoire communal, notamment le centre ville et le centre commercial.



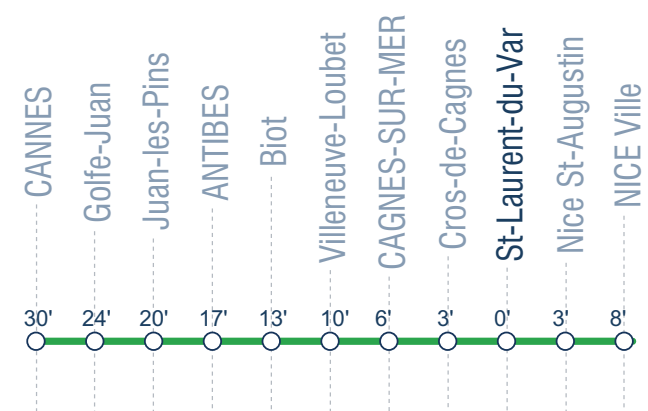
Gare de  
Saint-Laurent-du-Var

## 2. L'offre de service

Après la réalisation complète du projet de troisième voie entre Antibes et Nice, la gare sera desservie par un train omnibus tous les quarts d'heure dans chaque sens en période de pointe.

A l'issue de la première phase de l'opération, la gare sera desservie par un train omnibus toutes les demi-heures en période de pointe. Le diagramme ci-contre illustre le service ainsi offert après la première étape.

### Service offert en 1<sup>ère</sup> phase (horizon 2007)



Temps de parcours indicatifs

### Indication des fréquences





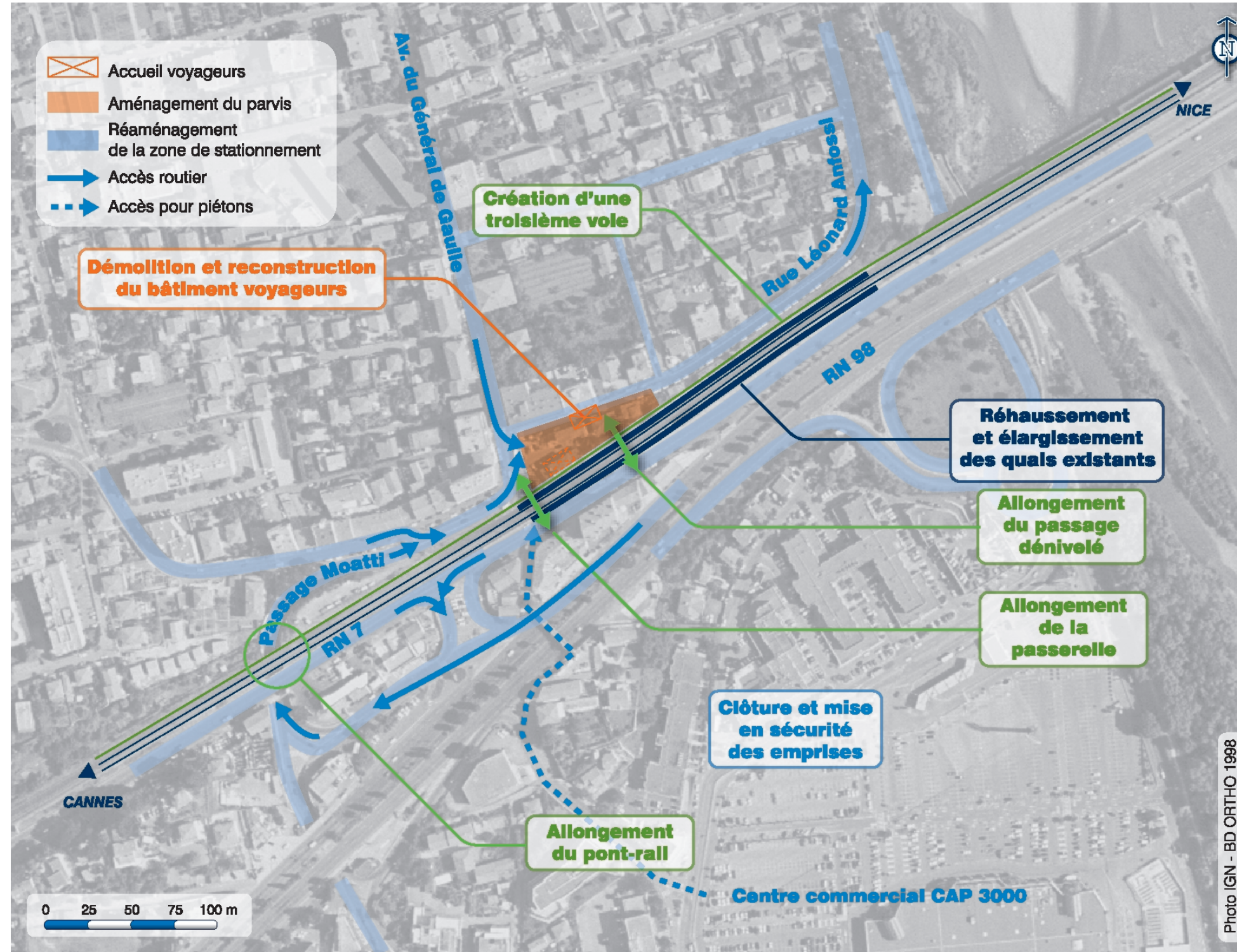
Gare de  
Saint-Laurent-du-Var

### 3. Insertion urbaine

L'accessibilité à la gare de Saint Laurent du Var est à la fois favorisée par la présence des deux routes nationales et très fortement contrainte par l'obstacle qu'elles constituent, avec la voie ferrée, pour les relations fondamentales avec le centre de la commune.

Le stationnement devant la gare est limité à quelques places.

La gare est bien desservie par le passage de nombreuses lignes du réseau d'autobus, mais l'espace disponible pour l'arrêt est très réduit et malcommode pour la circulation des véhicules.



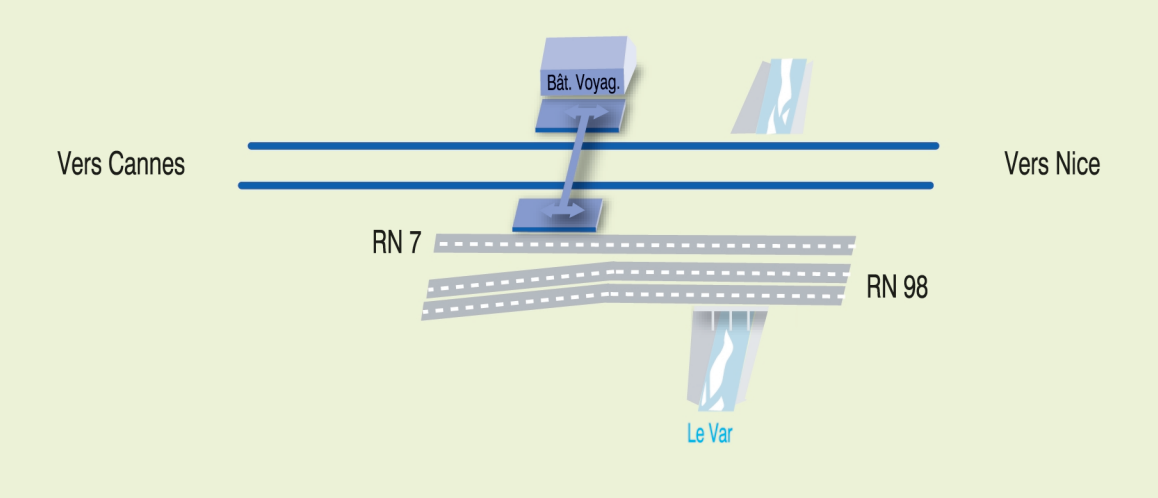
Gare de  
Saint-Laurent-du-Var

#### 4. Présentation de la gare et des aménagements

##### ■ Installations de voie

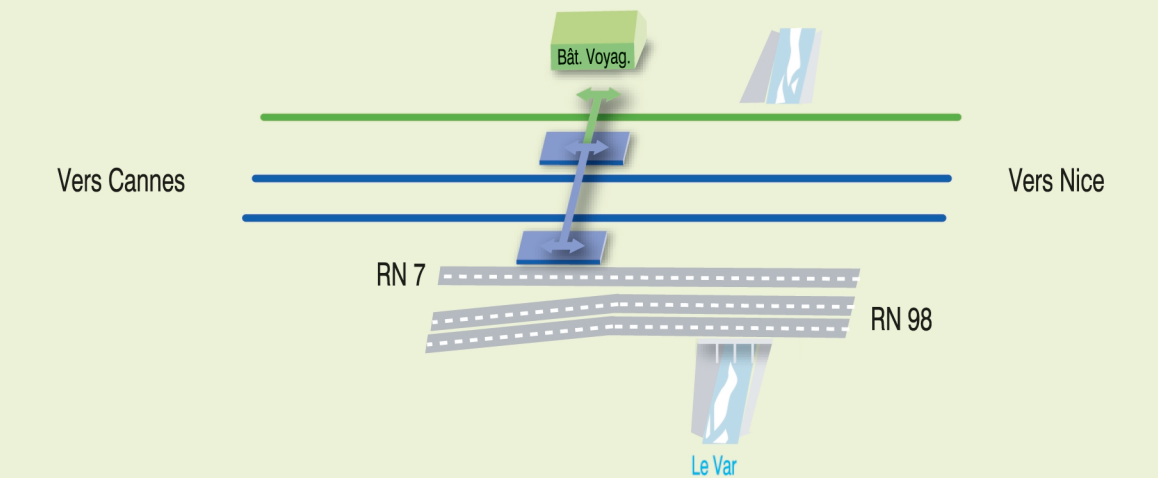
Le plan de voies est modifié afin de disposer de 3 voies à quai.

##### Schéma simplifié des installations actuelles

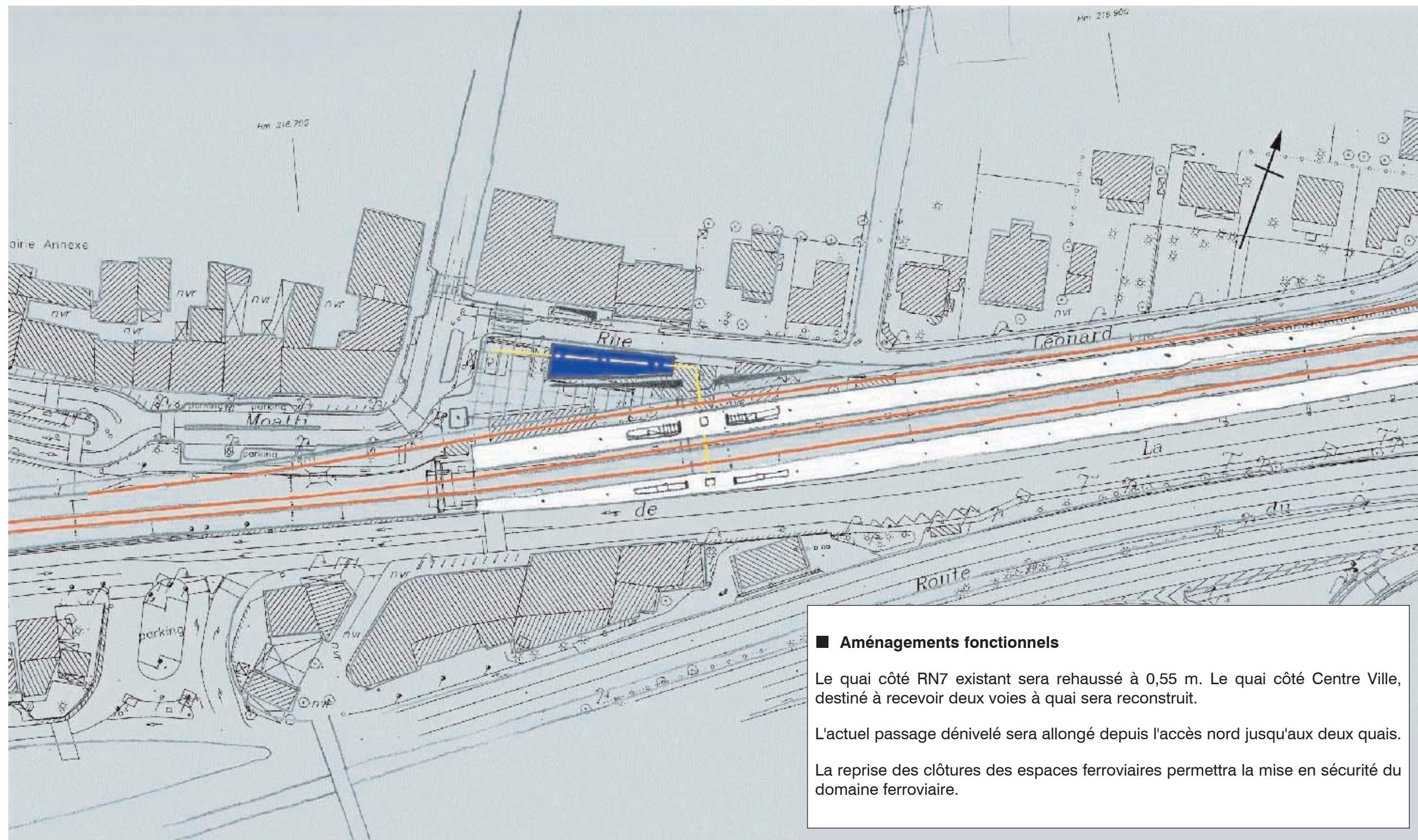


	Existant	Dépassé	Créé
Voie			
Quai			
Bâtiment voyageurs			
Abri voyageurs			
Passage dénivelé			
Établissement desservi par embranchement particulier			

##### Schéma simplifié des installations projetées



Gare de  
Saint-Laurent-du-Var



■ Aménagements fonctionnels

Le quai côté RN7 existant sera rehaussé à 0,55 m. Le quai côté Centre Ville, destiné à recevoir deux voies à quai sera reconstruit.

L'actuel passage dénivelé sera allongé depuis l'accès nord jusqu'aux deux quais.

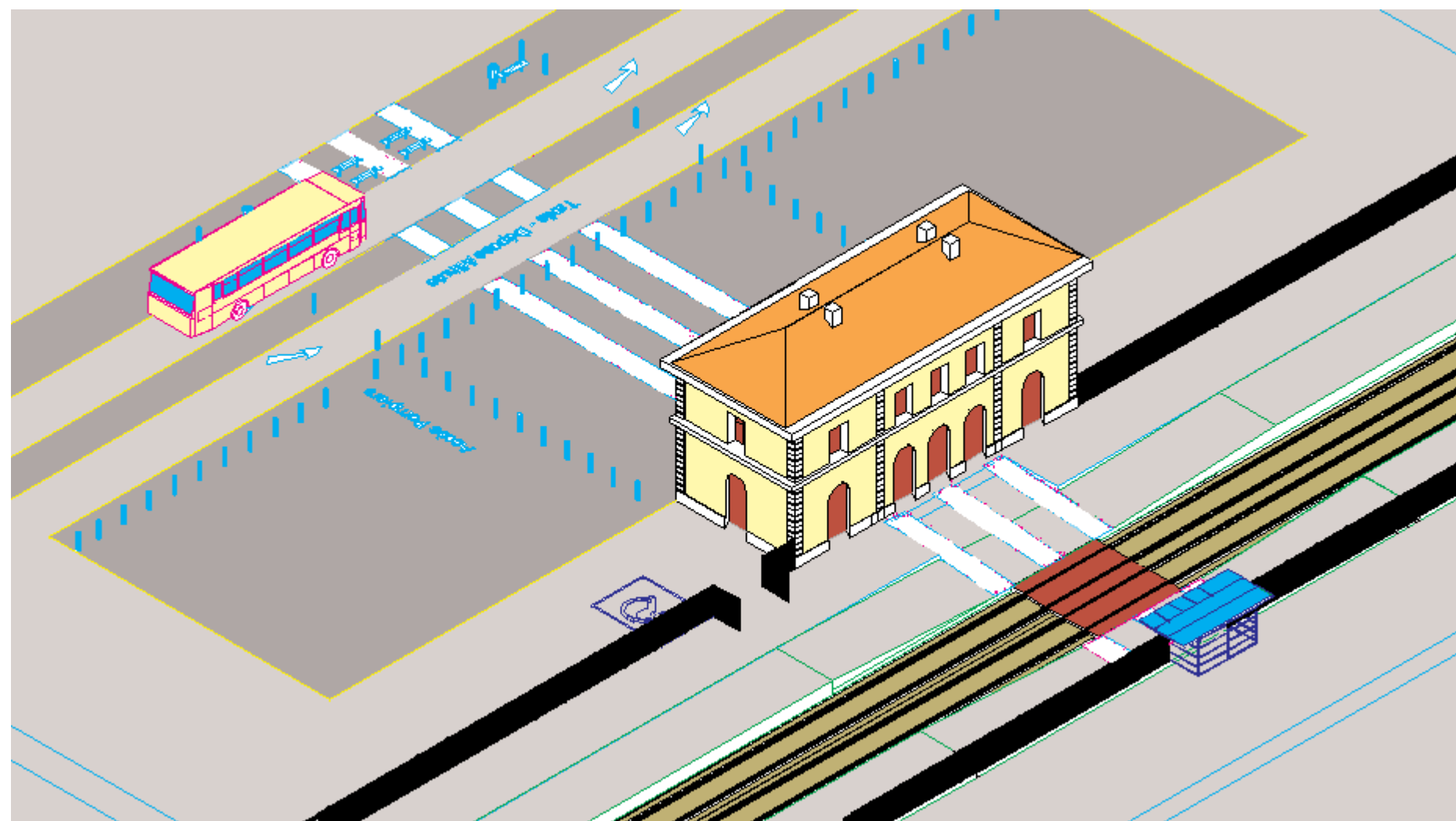
La reprise des clôtures des espaces ferroviaires permettra la mise en sécurité du domaine ferroviaire.

Gare de  
Saint-Laurent-du-Var

■ Bâtiment

La réalisation de la troisième voie nécessite la démolition du bâtiment Voyageurs actuel qui sera reconstruit.

Le projet présenté est un aménagement de base dont les fonctionnalités sont illustrées ci-contre. Un projet plus ambitieux est envisagé (voir paragraphe « relation avec les autres projets »)

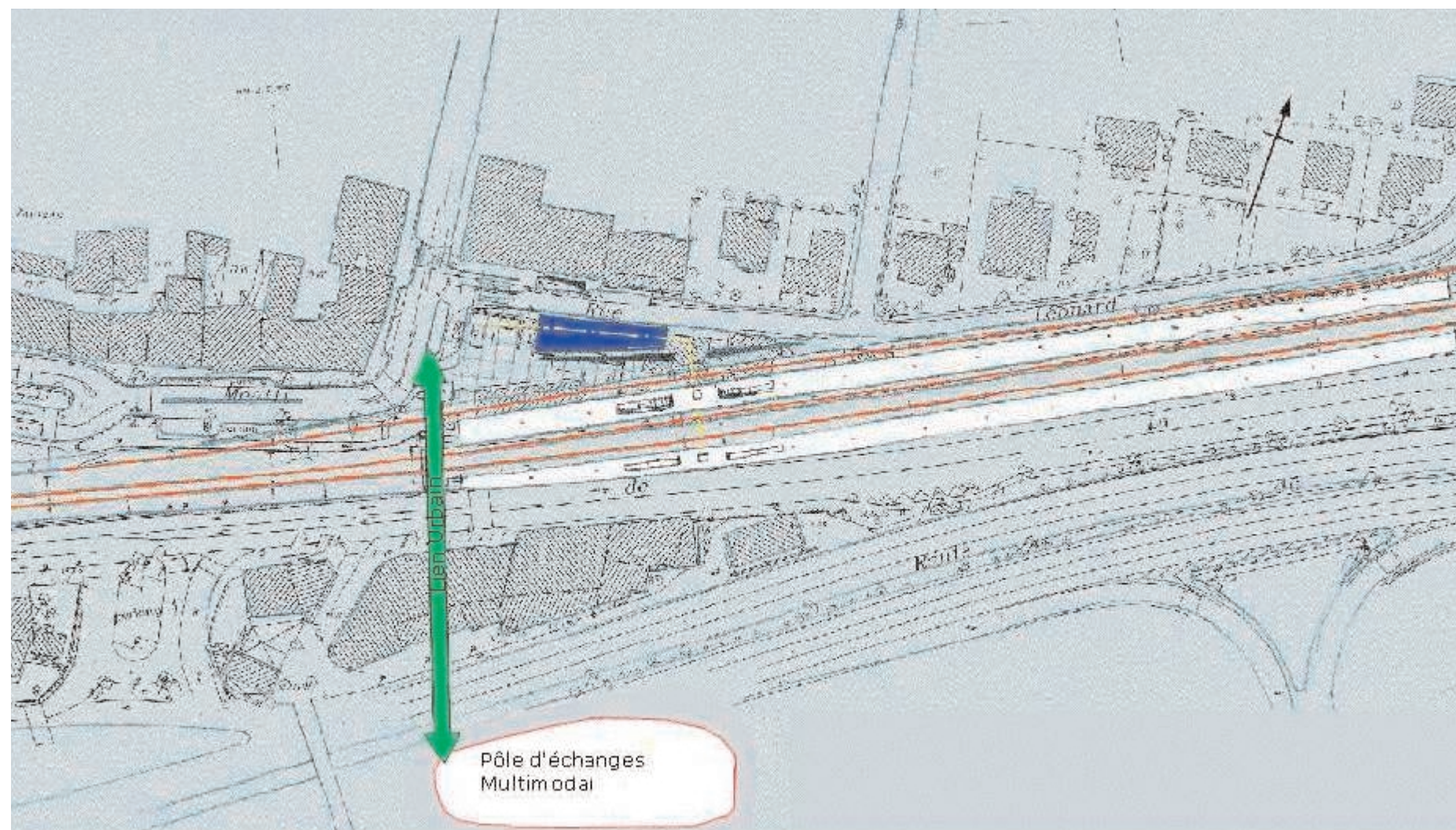


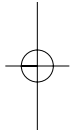
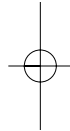
Gare de  
Saint-Laurent-du-Var

## 5. Relations avec les autres projets

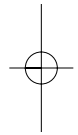
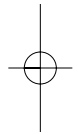
Au delà du projet de base consistant à rétablir un bâtiment voyageurs et un parvis, des réflexions sont engagées pour déterminer, en collaboration avec les collectivités locales et les services de l'Etat, comment la reconstruction de la gare pourrait être l'occasion d'un aménagement plus vaste permettant tout à la fois :

- de donner plus d'importance et d'espace aux fonctions de la gare
- d'organiser dans de bonnes conditions de confort et de sécurité des échanges avec les autres modes de transport, y compris deux-roues non motorisés, en intégrant le projet de transport en commun en site propre de l'agglomération niçoise
- de favoriser la relation entre les deux parties de la ville séparées par les infrastructures routières et ferrées.





# Gare de Nice Saint-Augustin





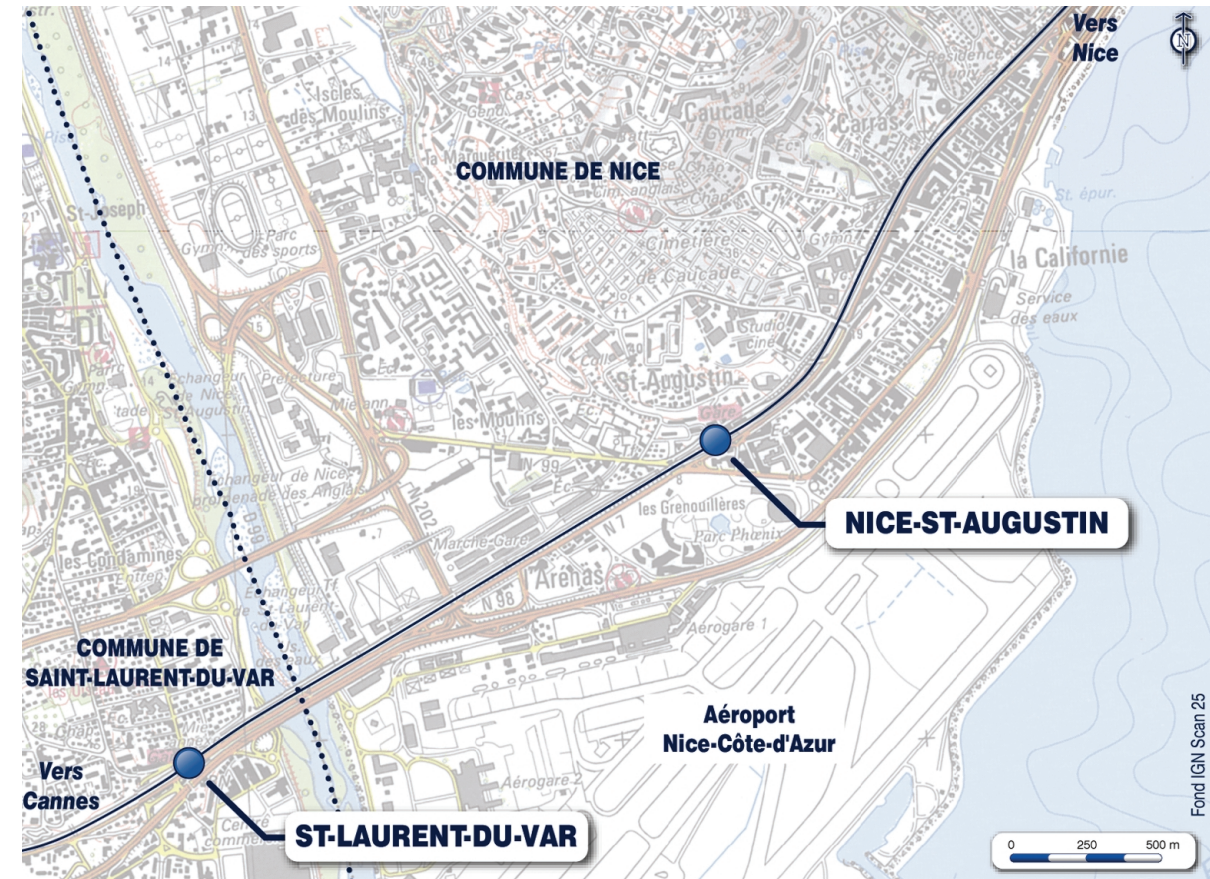
Gare de  
Saint-Augustin

### 1. Zone d'influence de la Gare

La gare de Saint Augustin est située sur le territoire de la commune de Nice, à son extrémité est, sur la rive gauche du Var. A cet endroit, le demi-cercle de collines quienserre la cité se jette dans la mer, ce qui détermine un goulet d'étranglement pour les voies de communication littorales entre Nice et les communes situées à l'ouest du Var d'une part, ainsi qu'avec les terrains plats de la rive gauche du Var sur lesquels la ville s'est développée récemment.

En particulier, la gare est située à 700m à vol d'oiseau de l'aéroport international de Nice, deuxième aéroport de France par son trafic, à proximité immédiate du quartier d'affaires de l'Arenas et à environ 2km du Centre administratif départemental (CADAM) où sont localisés les bureaux d'un grand nombre de services publics.

Le quartier des Moulins, également situé dans l'aire d'attraction de la gare, comporte de nombreux logements collectifs sociaux.



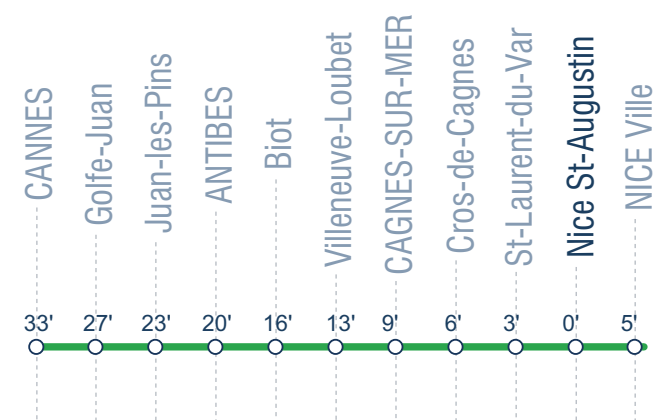
Gare de  
Saint-Augustin

## 2. L'offre de service

Après la réalisation complète du projet de troisième voie entre Antibes et Nice, la gare sera desservie par un train omnibus tous les quarts d'heure dans chaque sens en période de pointe.

A l'issue de la première phase de l'opération, la gare sera desservie par un train omnibus toutes les demi-heures en période de pointe. Le diagramme ci-contre illustre le service ainsi offert après la première étape.

### Service offert en 1<sup>re</sup> phase (horizon 2007)



Temps de parcours indicatifs

### Indication des fréquences



Gare de  
Saint-Augustin

### 3. Insertion urbaine

La gare de Nice - Saint Augustin est reliée par l'avenue Edouard Grinda à la R.N. 99, route de Grenoble, qui la connecte,

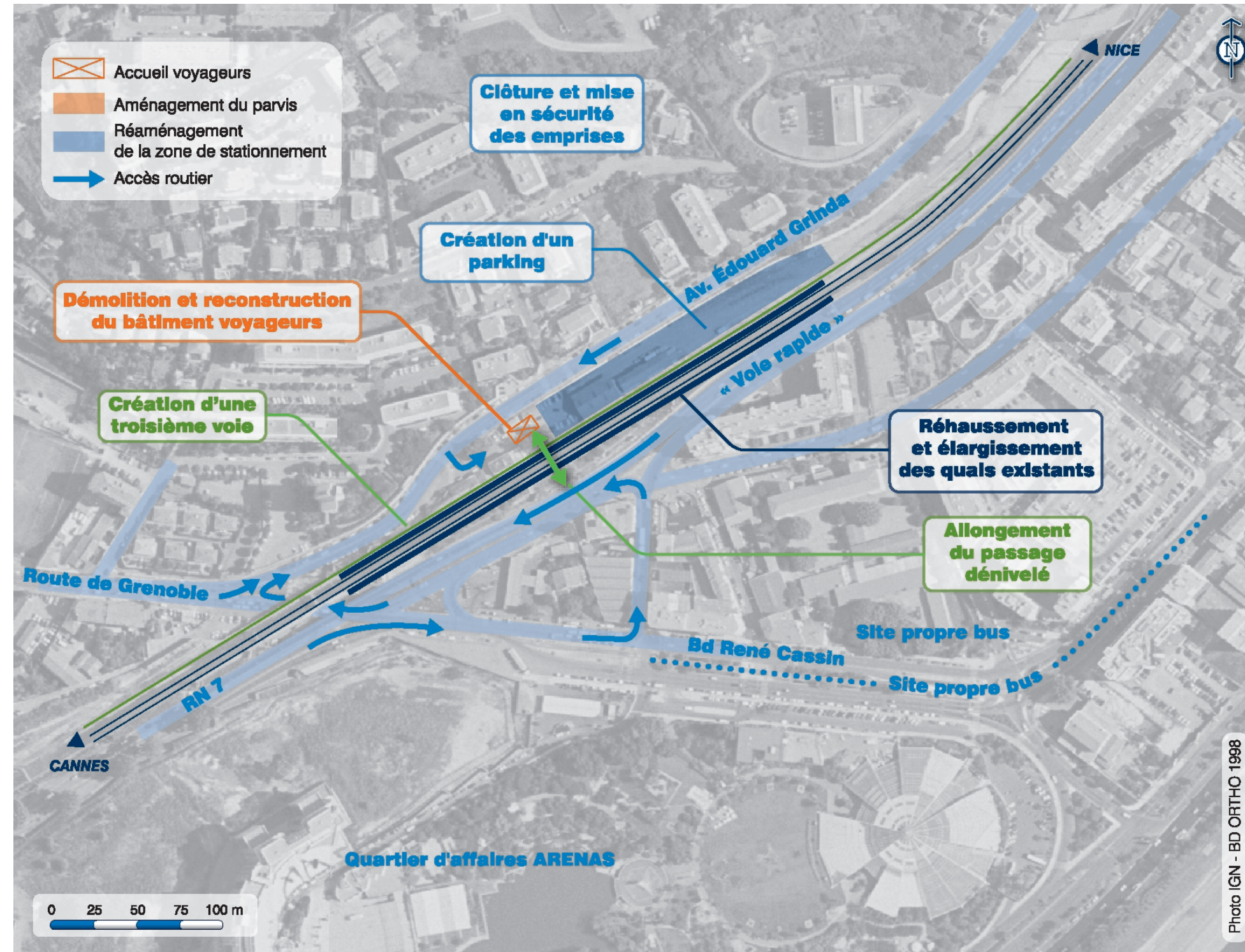
- au nord, au quartier des Moulins ainsi qu'au CADAM,
- au sud, via la R.N. 7, boulevard René Cassin, à l'aéroport et au quartier de l'Arénas.

Le site de la gare ne comporte aujourd'hui qu'une dizaine de places de stationnement.

Le terminus actuel du site propre bus est - ouest en direction du centre ville est situé à proximité, sur le boulevard René-Cassin. Sur ce site propre circulent notamment trois lignes urbaines qui desservent, au passage, la gare :

- La ligne 9 : Nice la Plaine - Centre administratif départemental - Place Masséna - Port de Nice
- La ligne 10 : Saint Laurent du Var (gare) - Centre administratif départemental - Port
- La ligne 23 : Centre administratif départemental - aéroport - gare de Nice-ville - Saint Maurice.

La plateforme ferroviaire supportera 3 voies au lieu de 2 aujourd'hui.



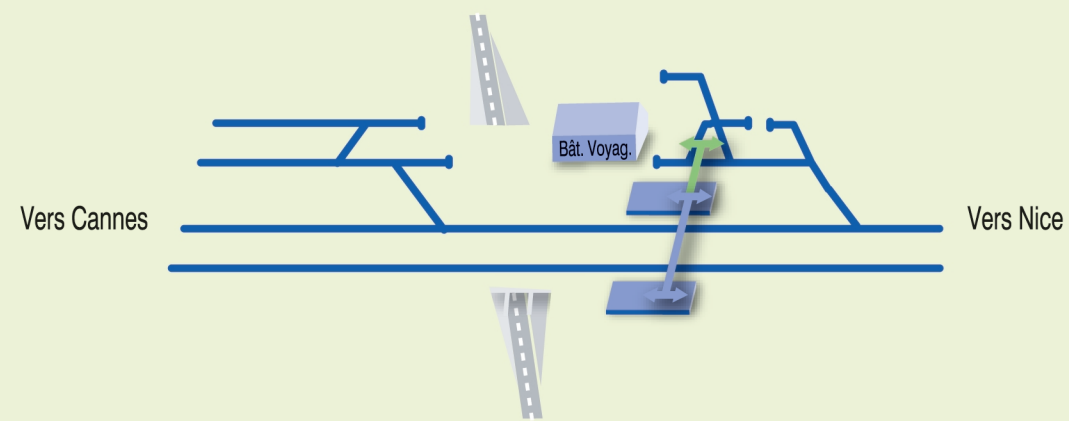
Gare de  
Saint-Augustin

## 4. Présentation de la gare et des aménagements

### ■ Installations de voie

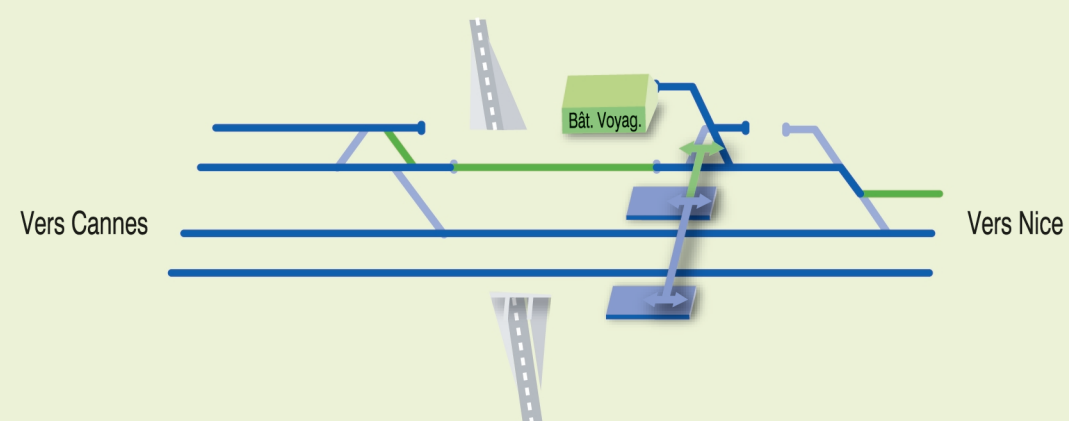
Le plan de voies est modifié afin de disposer de 3 voies à quai.

#### Schéma simplifié des installations actuelles



	Existant	Dépassé	Créé
Voie			
Quai			
Bâtiment voyageurs			
Abri voyageurs			
Passage dénivelé			
Établissement desservi par embranchement particulier			

#### Schéma simplifié des installations projetées



Gare de  
Saint-Augustin

■ Aménagements fonctionnels

Les aménagements prévus ici sont relativement limités dans la mesure où la gare pourrait être ultérieurement transférée sur le site du marché d'intérêt national (M.I.N.) dans le cadre d'un projet plus vaste du Centre Multimodal de Nice St Augustin, en liaison avec l'aéroport.

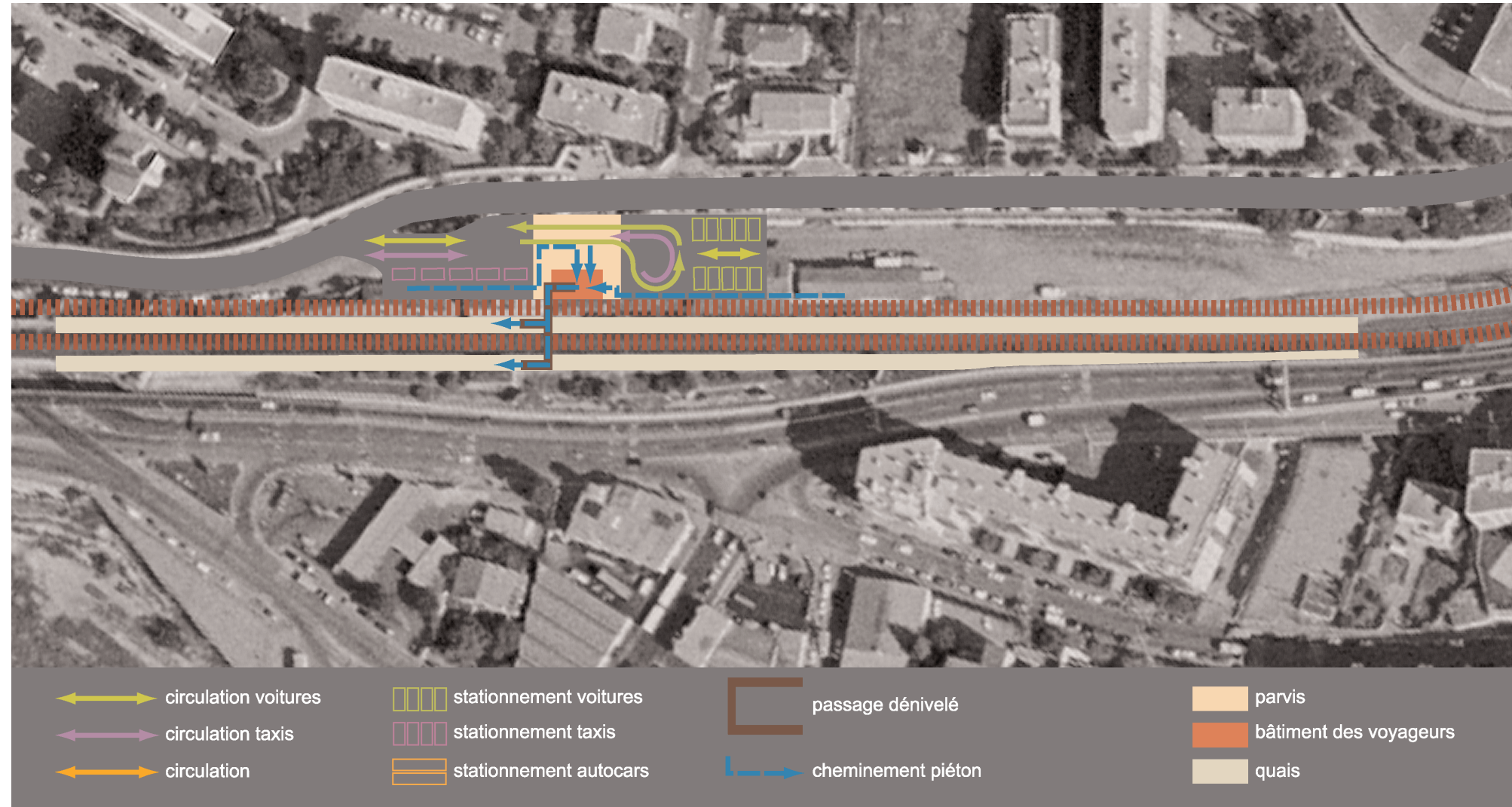
Le quai sud sera rehaussé au gabarit des quais mi-hauts (0,55m)

Le quai nord sera également rehaussé ; il sera également élargi pour servir de quai central.

Le passage souterrain pour l'accès des piétons aux quais sera allongé.

L'emprise ferroviaire des installations de la gare sera clôturée et mise en sécurité.

Des places de stationnement seront aménagées devant la gare sur les espaces qui pourront être rendus disponibles.

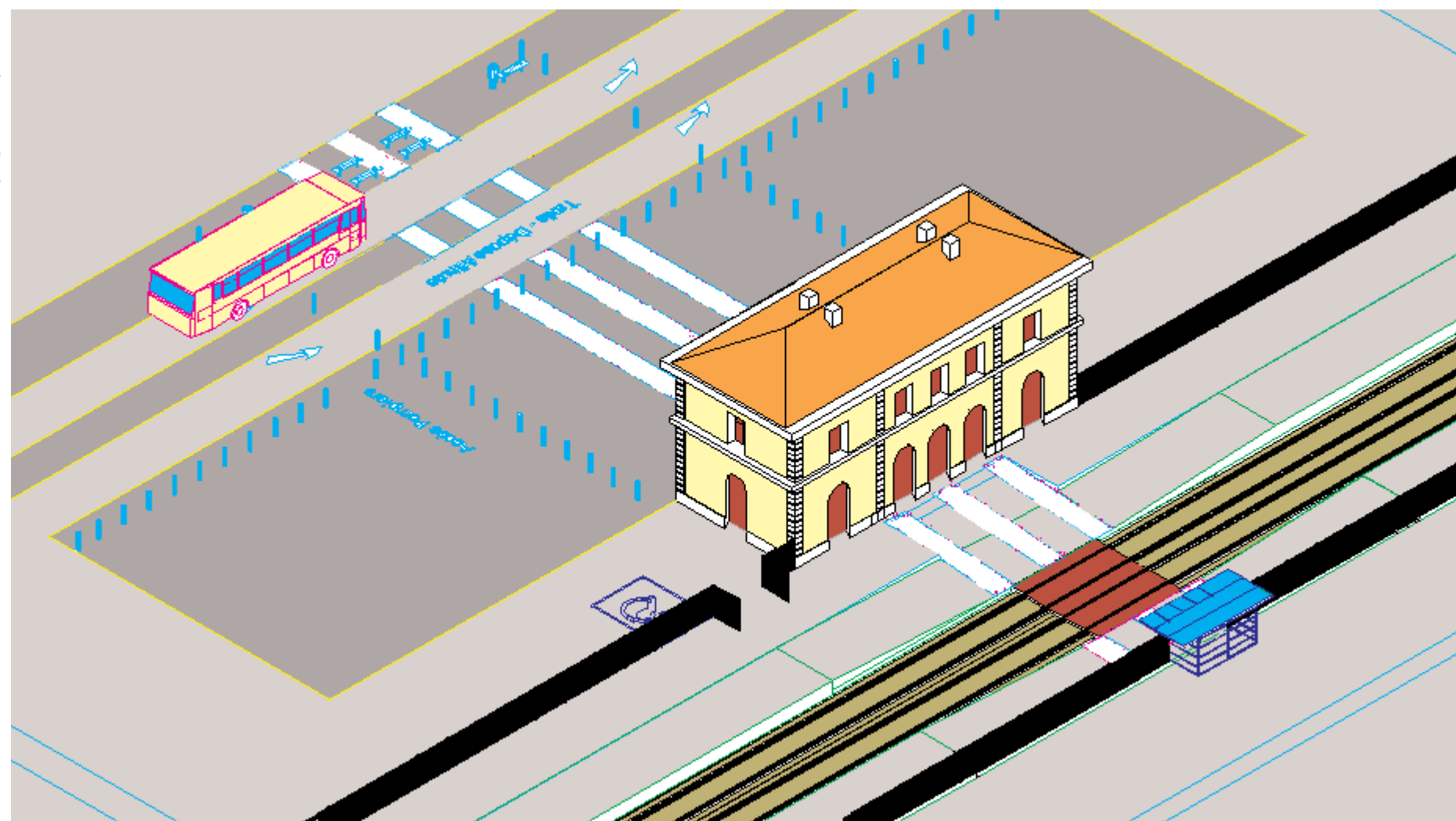


Gare de  
Saint-Augustin

■ Bâtiment

La création de la troisième voie nécessite la démolition du bâtiment voyageurs actuel.

Celui-ci sera reconstruit selon le concept développé pour les gares du réseau ferroviaire régional de Provence-Alpes-Côte-d'Azur.



Gare de  
Saint-Augustin

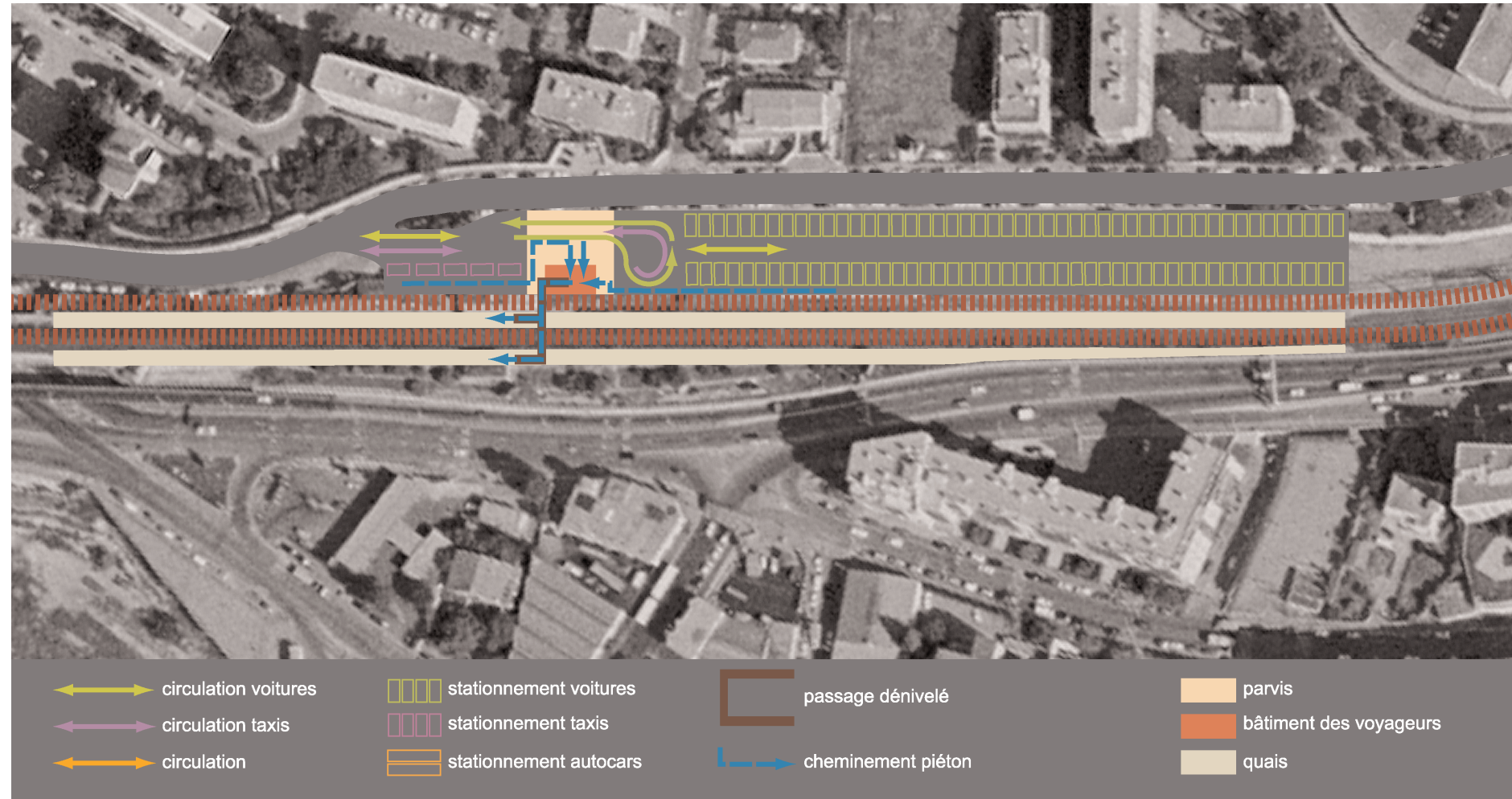
### 5. Relations avec les autres projets

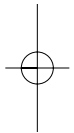
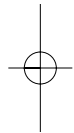
Avant la réalisation du présent projet ferroviaire, devrait avoir été mis en service la totalité du site propre bus est - ouest de 9,5 kilomètres reliant le port de Nice au Centre administratif départemental via le centre ville.

Dans ce cadre, la ville de Nice envisage la création d'une première phase du nouveau centre multimodal de Saint Augustin sous la forme d'aménagements répartis sur deux sites de part et d'autre de la voie ferrée. Cette première opération comprendrait :

- une gare bus sur la route de Grenoble en liaison piétonne avec la gare ferroviaire
- l'arrêt des lignes desservant l'aéroport
- deux parcs de stationnement d'environ 320 et 90 places chacun. En matière de stationnement, la capacité de celui de la gare pourrait être augmentée grâce à une extension vers l'est, sous réserve de la levée des contraintes liées à l'exploitation du site par le FRET.

A plus long terme est envisagé la construction d'un vaste centre multimodal intégrant une desserte spécifique de l'aéroport. Cette réalisation, prévue sur le site du marché d'intérêt national, nécessitera le déplacement de la gare et de ses installations voyageurs.







Le montant des investissements pour les points d'arrêt de l'axe Cannes - Nice (3<sup>e</sup> voie entre Antibes et Nice) s'élève à 11,89 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 1999, soit 78 millions de francs aux mêmes conditions économiques.

Il se décompose de la manière suivante :

Rubriques	Montants	Montants
	en Euros	en Francs
- sous périmètre SNCF :		
- bâtiment, éléments de confort, information, parvis,		
- interfaces (parking, aménagements pour les transports collectif routiers)		
<b>TOTAL</b>	<b>11,89 M€</b>	<b>78 MF</b>

- quais pour mémoire, se reporter au volet « infrastructures ».

