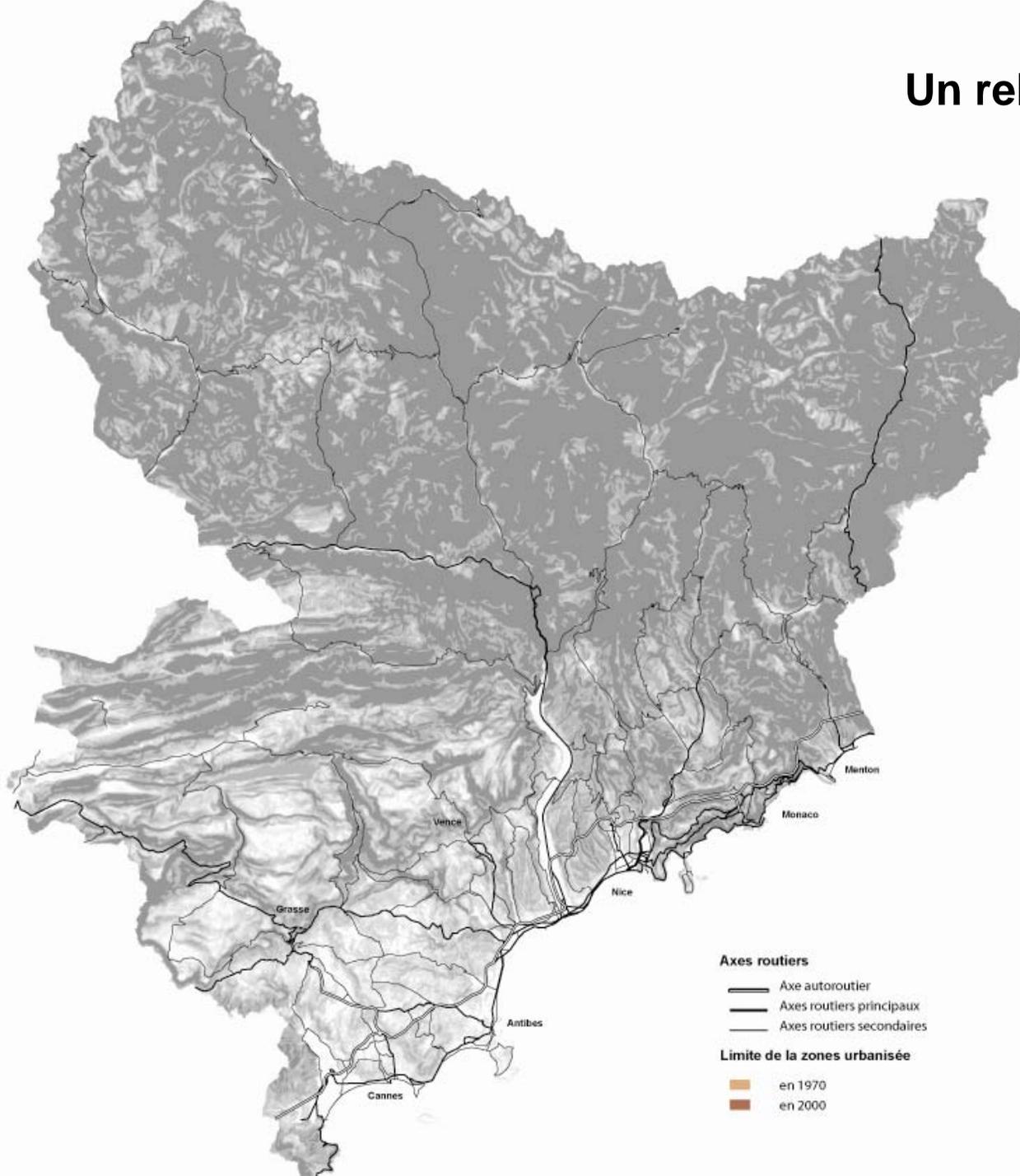


La LGV Côte d'Azur : une infrastructure au service du projet de territoire des Alpes-Maritimes

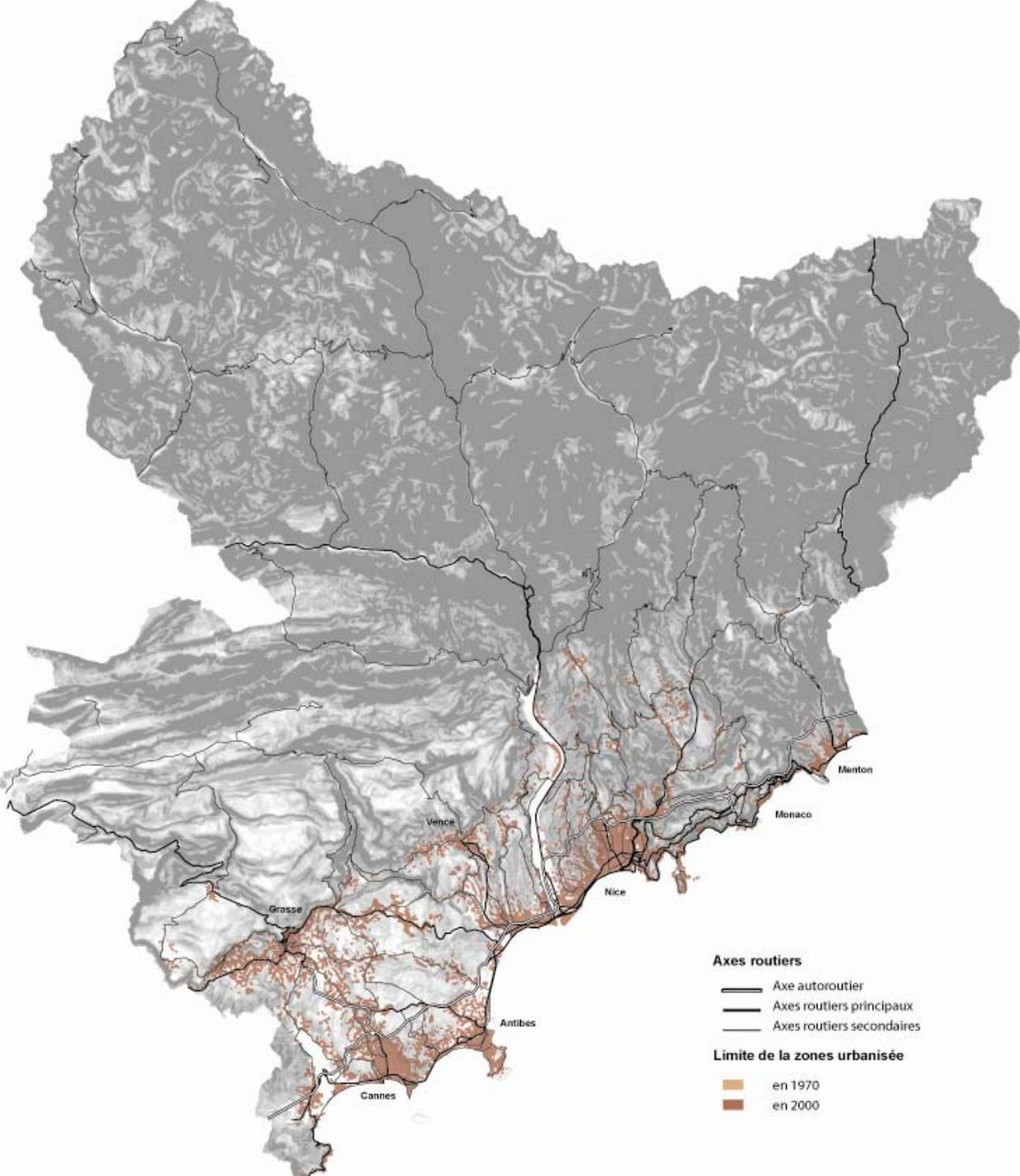
- un projet de développement et d'urbanisation maîtrisés (DTA 06),
- de forts besoins d'améliorer l'accessibilité et le fonctionnement interne → une politique volontariste de transfert modal vers le rail,
- la gare TGV multimodale de St Augustin constitue un des éléments du programme de développement et d'aménagement de la plaine du Var, grand pôle d'échange au cœur du futur centre d'affaires international

- **LE CONTEXTE : un territoire de qualité, très attractif mais asphyxié**
- **un territoire exceptionnel et singulier**
 - département excentré à l'extrême sud est de l'hexagone,
 - importante façade maritime très découpée,
 - prépondérance de la zone de montagne, allant par endroit jusqu'à la mer,
 - développement d'une véritable conurbation à très forte densité de population sur l'étroite bande littorale,
 - plus grand département français frontalier avec l'Italie,
 - environnement de grande qualité,
 - faibles surfaces agricoles à maintenir,
 - importantes zones à risques,
 - très forte pression foncière,
- **un développement économique spécifique**
 - prépondérance du tourisme international (les Alpes-Maritimes sont la 2ème destination touristique après l'Île de France, Cannes est la 1ère destination de Congrès après Paris),
 - tertiaire supérieur, pôles d'excellence.

Un relief très contraignant



tâche urbaine 1970



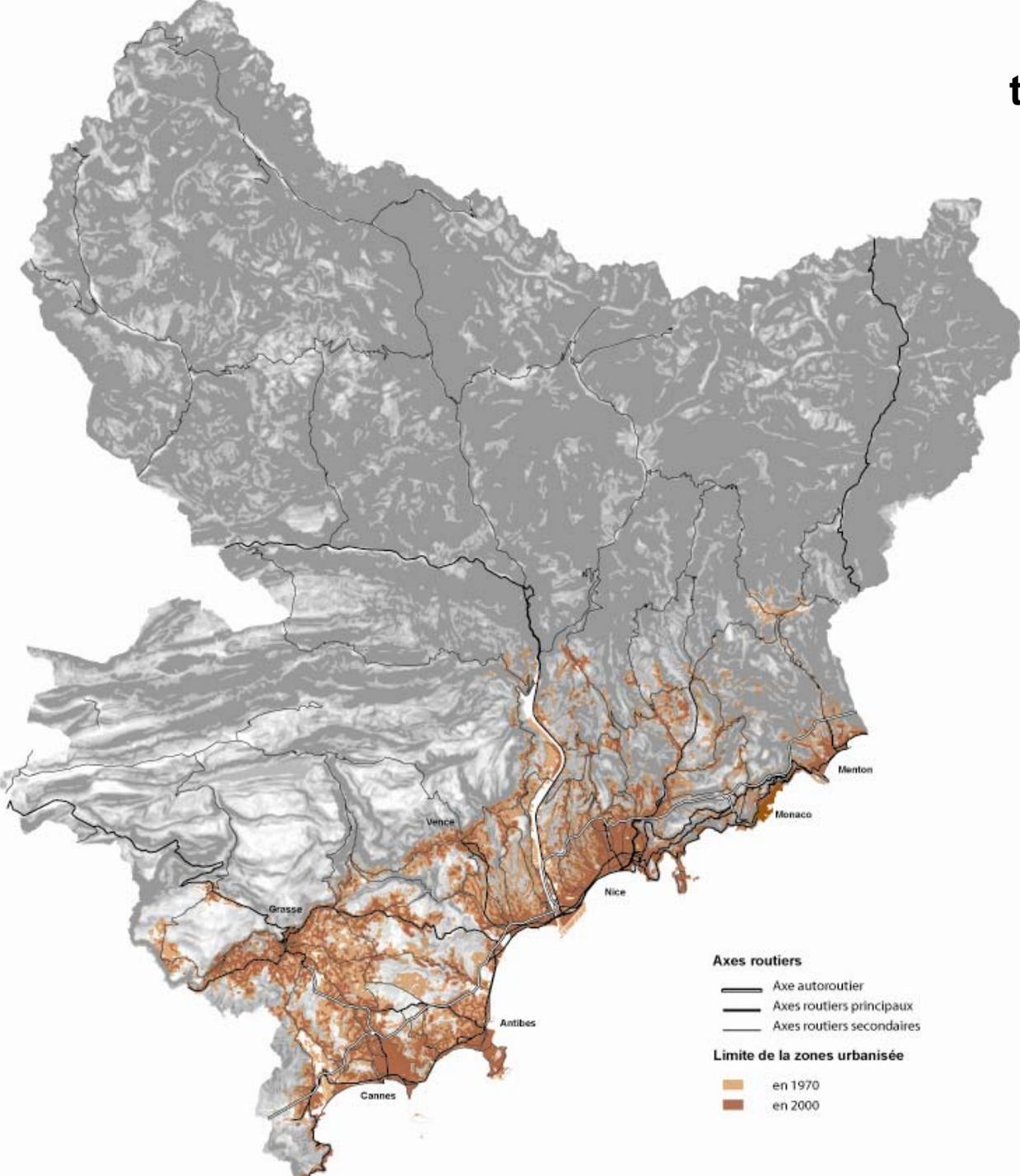
Axes routiers

- Axe autoroutier
- Axes routiers principaux
- Axes routiers secondaires

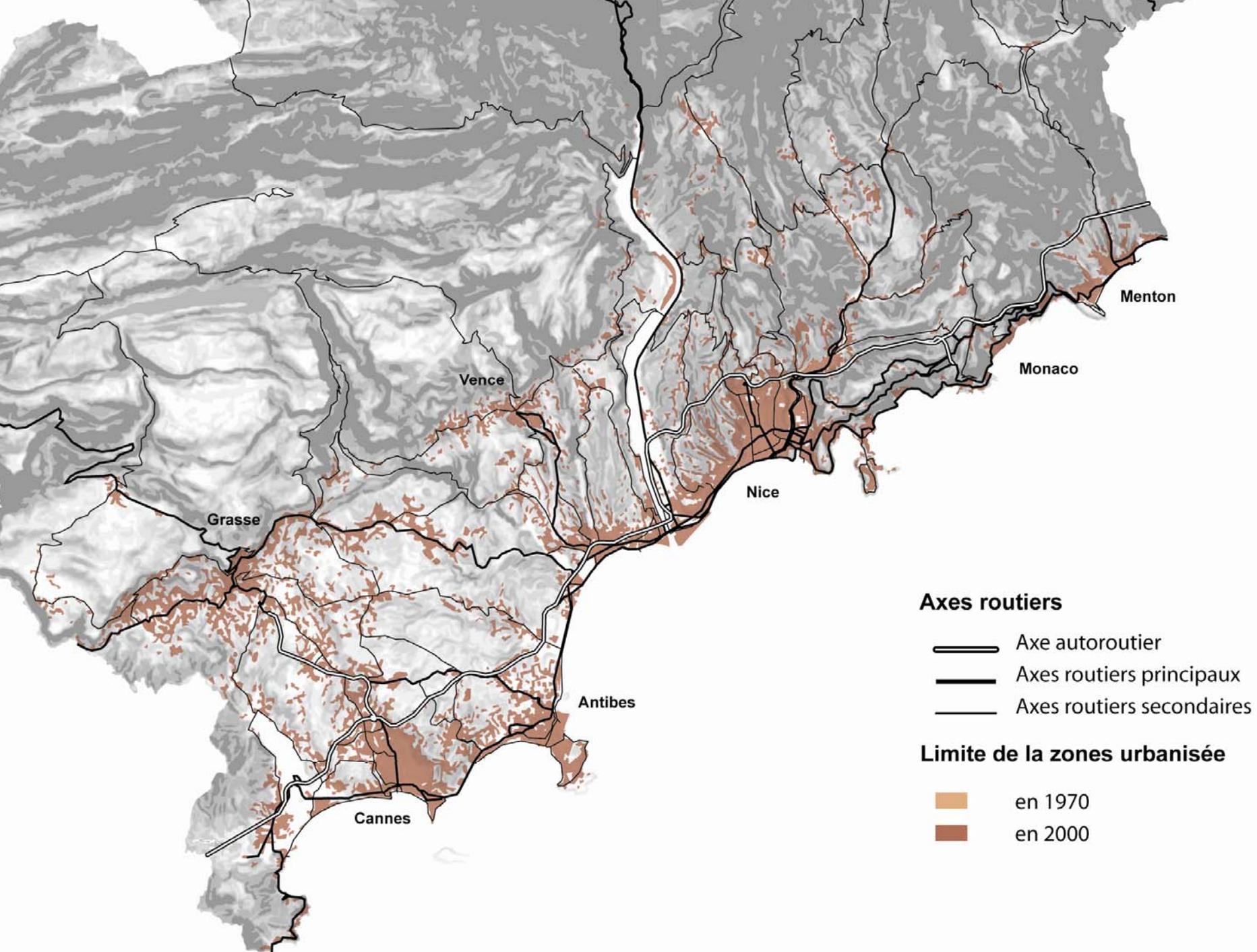
Limite de la zones urbanisée

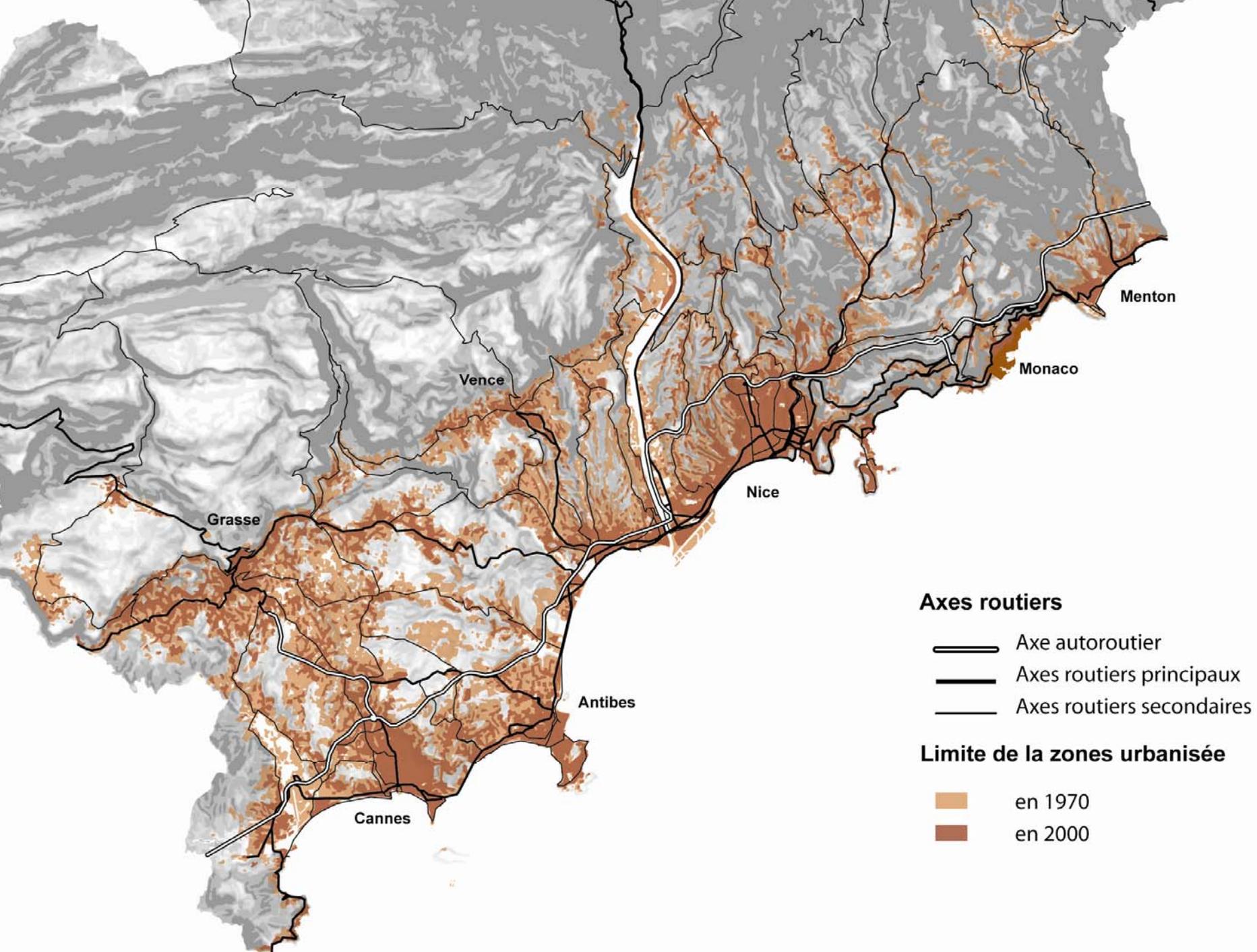
- en 1970
- en 2000

tâche urbaine 2000

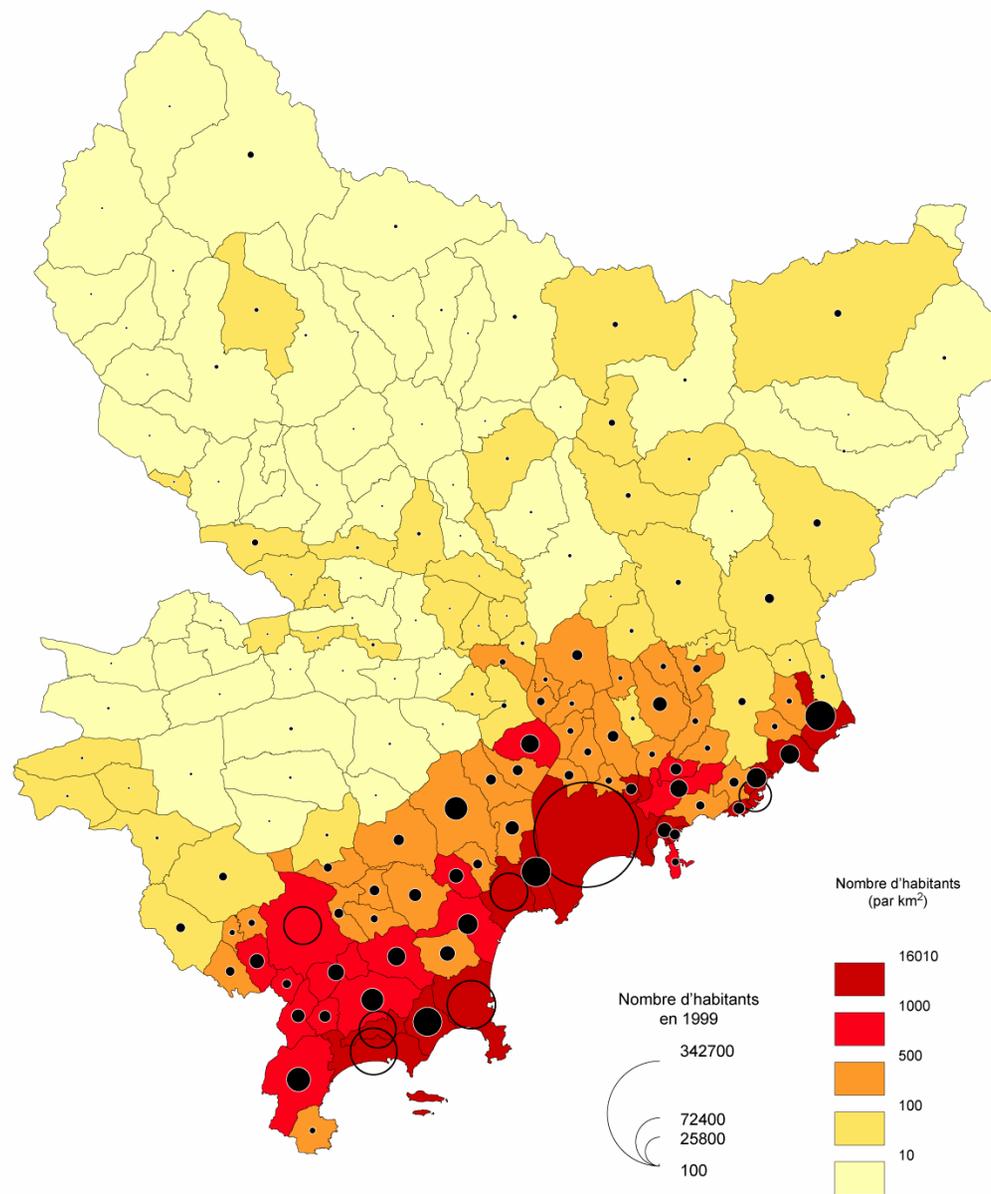


- Axes routiers**
- Axe autoroutier
 - Axes routiers principaux
 - Axes routiers secondaires
- Limite de la zones urbanisée**
- en 1970
 - en 2000





Population et densité en 1999

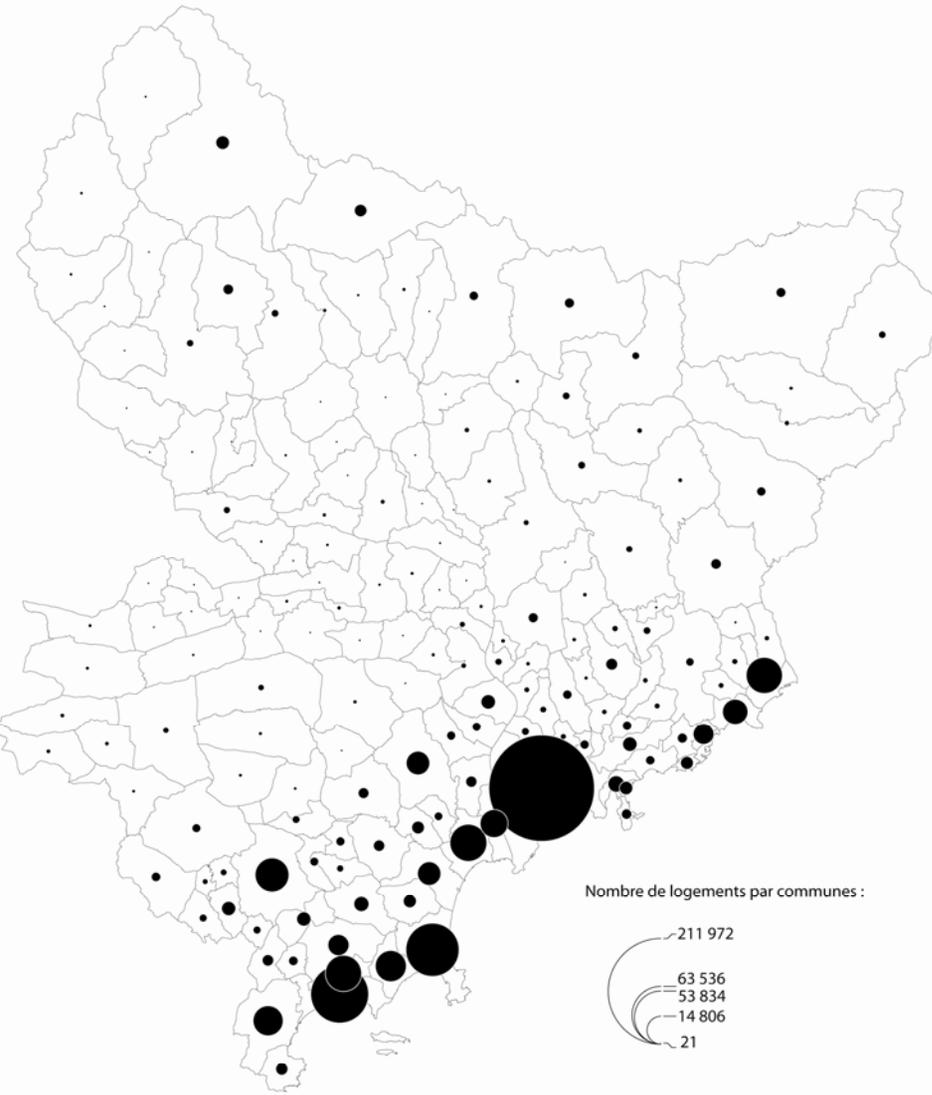


0 5 km

Cartographie : ADAAM 2004

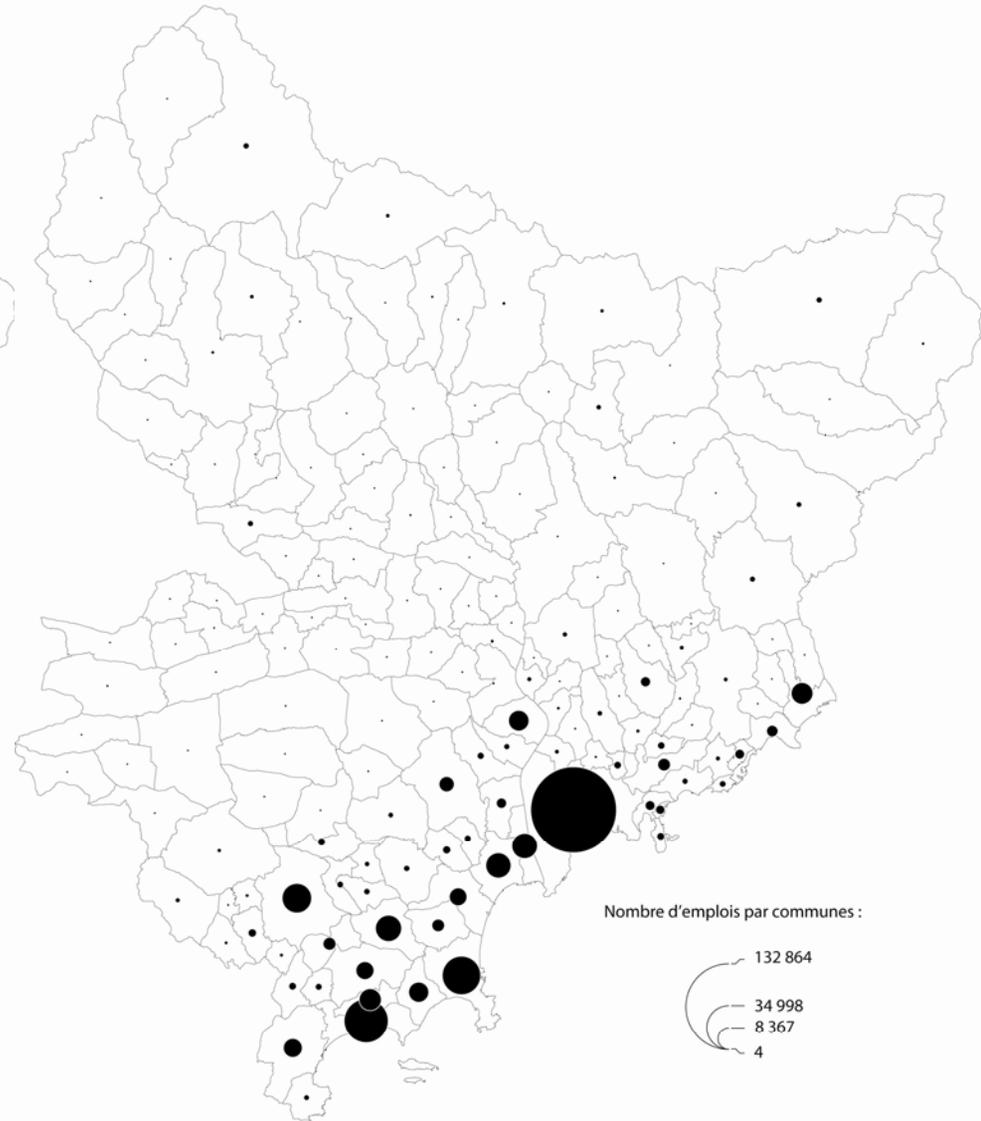
Source : INSEE 1999

LES LOGEMENTS DANS LES ALPES-MARITIMES



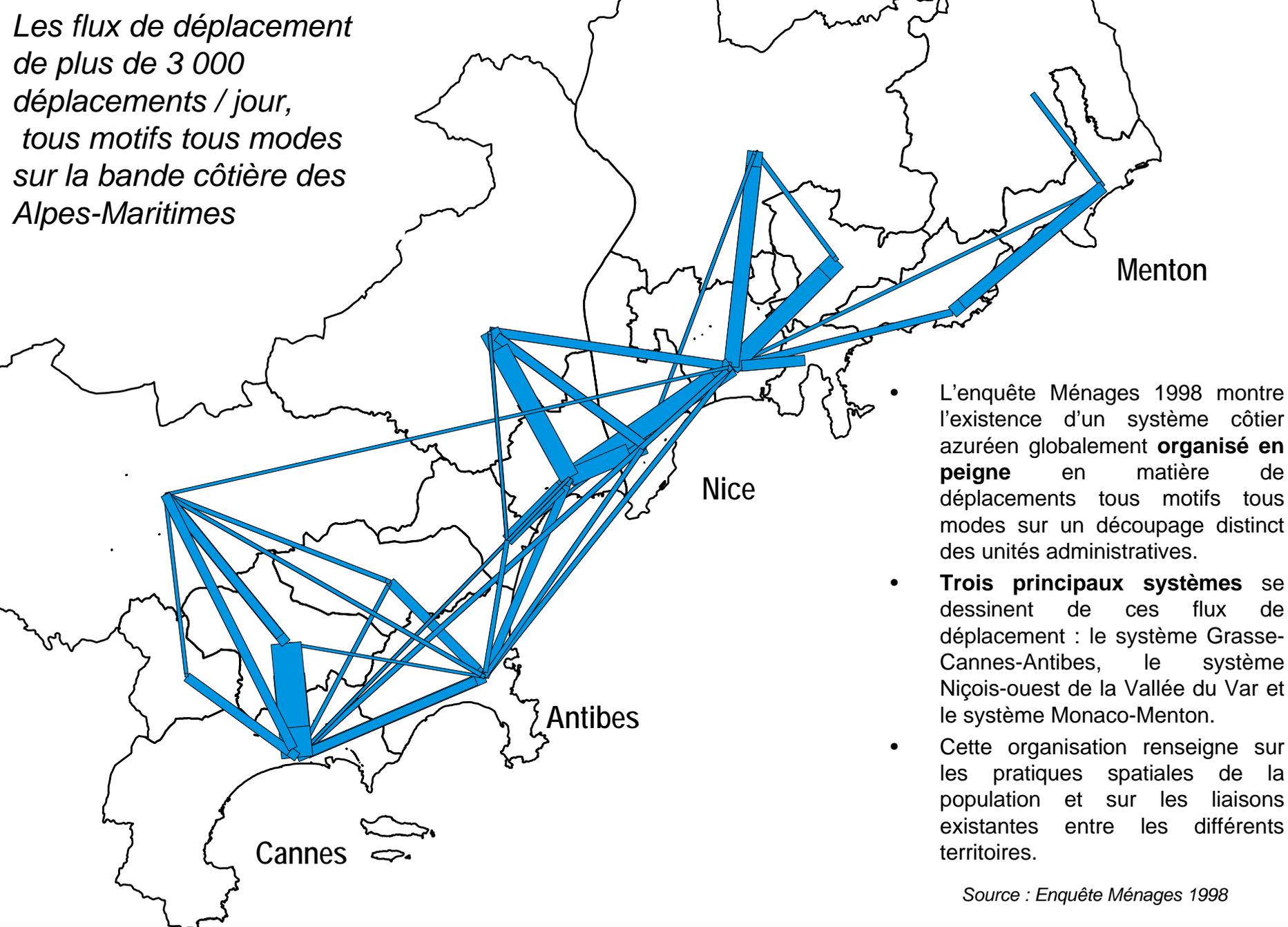
Total logements : 667 000 en 1999

LES EMPLOIS DANS LES ALPES-MARITIMES



Total emplois : 352 000 en 1999

*Les flux de déplacement
de plus de 3 000
déplacements / jour,
tous motifs tous modes
sur la bande côtière des
Alpes-Maritimes*



- L'enquête Ménages 1998 montre l'existence d'un système côtier azuréen globalement **organisé en peigne** en matière de déplacements tous motifs tous modes sur un découpage distinct des unités administratives.
- **Trois principaux systèmes** se dessinent de ces flux de déplacement : le système Grasse-Cannes-Antibes, le système Niçois-ouest de la Vallée du Var et le système Monaco-Menton.
- Cette organisation renseigne sur les pratiques spatiales de la population et sur les liaisons existantes entre les différents territoires.

Source : Enquête Ménages 1998

- **LE CONSTAT : une mauvaise accessibilité des Alpes – Maritimes et des problèmes de saturation des infrastructures de transport**
- **une très mauvaise accessibilité ferroviaire** des Alpes-Maritimes et de l'Est varois (vers Paris et l'ensemble des territoires français et européens),
- **une agglomération** azurienne **comptant plus d'un million d'habitants**, la 5ème au niveau français, qui reste la plus mal desservie des métropoles françaises,
- un département des Alpes-Maritimes qui supporte cependant **un couloir de transit international** (1 200 000 passages PL à Vintimille avec une prévision de croissance de 50 % en 2020),
- **des infrastructures** existantes (route, rail, aéroports) **saturées ou proches de la saturation**, malgré les efforts réalisés au niveau local pour développer les TC :
 - Nice Côte d'Azur : **2ème aéroport français**, avec une vocation internationale affirmée, sans possibilité d'extension,
 - **autoroute A8 très chargée** et présentant un niveau de dangerosité important,
 - **une infrastructure ferroviaire littorale totalement saturée** ne permettant pas à cet axe structurant de l'agglomération de supporter l'offre TER nécessaire aux transports quotidiens malgré aujourd'hui la plus forte fréquentation TER de PACA,
- **une croissance forte des besoins de déplacements** internes et externes (notamment vers le Nord).

• DES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- conforter et développer le rayonnement et les fonctions internationales de cet espace,
- maîtriser l'urbanisation et la croissance démographique tout en favorisant le dynamisme économique et l'emploi,
- permettre une meilleure accessibilité interne et externe du département et de la métropole littorale notamment par un développement du ferroviaire et des transports collectifs,
- réduire les nuisances liées notamment au transit de fret international sur route.

- **UN PROJET DE TERRITOIRE favorisant le ferroviaire et les transports collectifs en voulant réduire l'utilisation de la voiture**

La nécessité d'améliorer l'accessibilité du département et le bon fonctionnement de son territoire, tout en préservant son environnement exceptionnel et la qualité de vie de ses habitants conduit, dans le cadre de la stratégie d'Aménagement et de Développement durable du territoire, et conformément à la DTA, à 2 choix majeurs :

- **un choix fort en faveur du ferroviaire et des transports collectifs :**
 - grande vitesse pour les longues et moyennes distances.
 - Trains Express Régionaux et transports collectifs pour les déplacements quotidiens dans le cadre des programmes de transport collectif développés au niveau régional, départemental et local,
- un choix, en terme de desserte TGV, **en direction des gares situées au cœur des zones denses d'urbanisation** et d'emplois mais aussi **connectées aux réseaux TER et TC**, et non vers de nouvelles gares risquant d'accélérer et d'aggraver le mouvement de périurbanisation et l'urbanisation du moyen pays.

Quel projet LGV pour les Alpes-Maritimes ? Quelles gares ?

Un projet international réalisé en deux phases

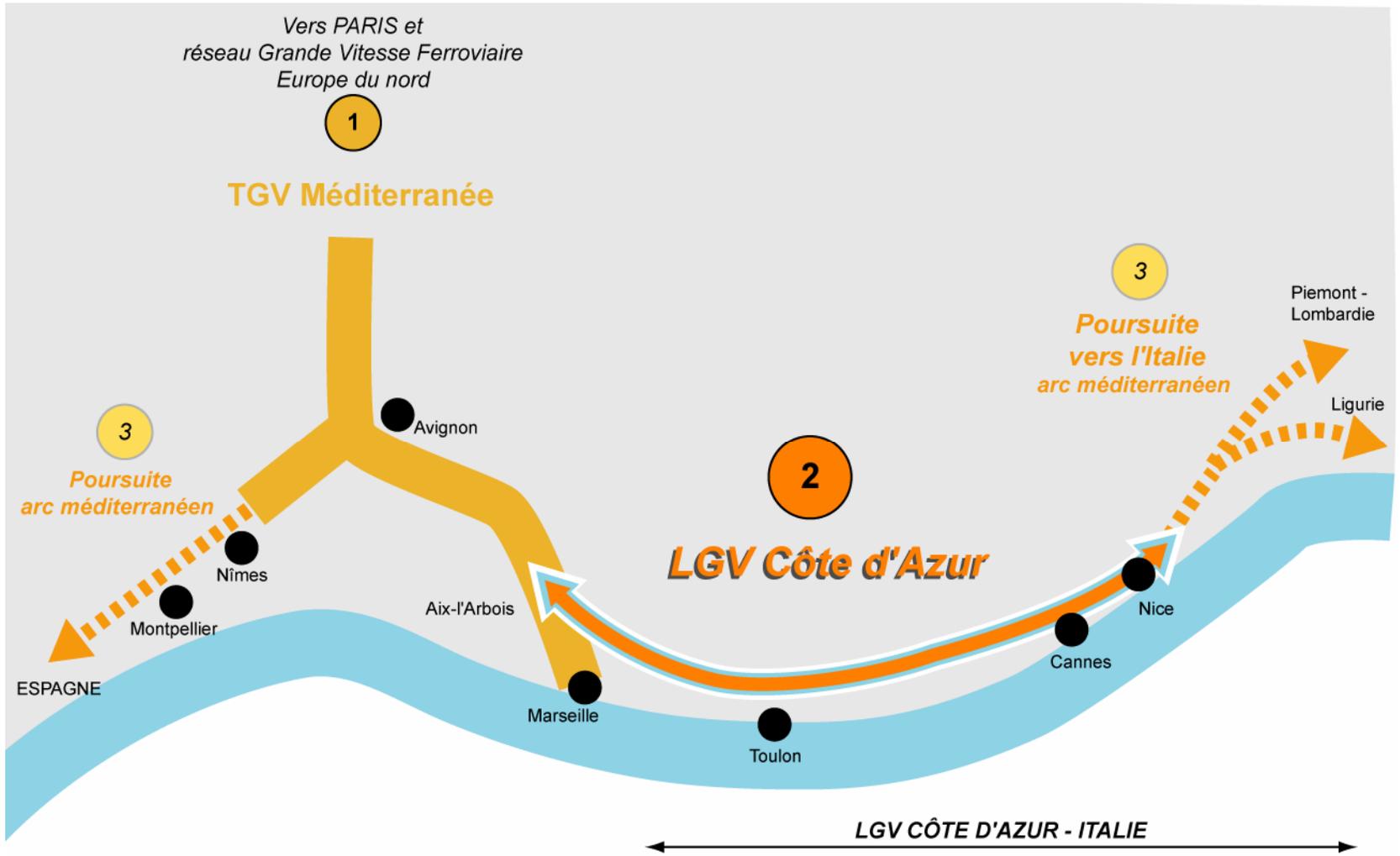
1 – 1ère phase : Paris / Nice Côte d'Azur

Raccordement au réseau ferroviaire à grande vitesse français et européen.

2 – 2ème phase : poursuite vers l'Italie

La réalisation de la 1ère phase permettra :

- **un développement de l'aéroport** Nice Côte d'Azur à l'international, grâce au transfert modal air a rail sur la destination Nice / Paris.
- par un allègement des voies classiques, **le développement d'une offre TER** cadencée, véritable RER de la Côte d'Azur.
- **des liaisons Est – Ouest améliorées** : 1ère étape de « l'arc méditerranéen ferroviaire ».
- **le développement d'une offre infra régionale** entre les agglomérations de Nice, Toulon et Marseille à Grande Vitesse.



ADAAM 2004

DES OBJECTIFS ET DES EXIGENCES COMMUNES POUR LES ALPES-MARITIMES

- réalisation dans les délais les plus courts de la branche, Côte d'Azur de la LGV méditerranée (LGV PACA) en 2015,
- choix d'un tracé pour la LGV permettant de relier le chef lieu du département à Paris en 3h30 (3h40 maximum), et de poursuivre vers l'Italie,
- une desserte **des Alpes-Maritimes alliant 2 fonctions** :
 - **arrivée directe en Grande Vitesse vers Nice St Augustin** (raccordement à la voie littorale le plus près possible de St Augustin), grande gare TGV multimodale des Alpes-Maritimes, puis poursuite, pour la 1ère phase vers Nice Thiers, Monaco, Menton et l'Italie par la voie classique
 - **desserte directe de l'ouest des Alpes-Maritimes en gare de Cannes** (par un débranchement vers Cannes ou sur ligne Cannes – Grasse) puis à Antibes afin de répondre aux besoins spécifiques de ces zones à fort potentiel touristique et de congrès,
- dans un 2ème temps, réalisation de la LGV vers l'Italie jusqu'à Ospedaletti,
- nécessité d'envisager, dans les zones sensibles des Alpes-Maritimes, un passage de la LGV respectueux des zones urbaines et de l'environnement, en grande partie en tunnel,

GARE TGV ST AUGUSTIN

pôle multimodal de l'agglomération niçoise

1. Positionnement

- au centre des Alpes-Maritimes,
- à l'arrivée A 8
- proximité aéroport international (9 millions passagers / an),
- principale entrée de Nice par l'ouest,
- débouché de la Plaine du Var,
- croisement d'un grand nombre de systèmes de transport
 - A8 – AUS - RN7 – N98 – N 2002 –
 - TER – LER – TAM – lignes azur - tramway

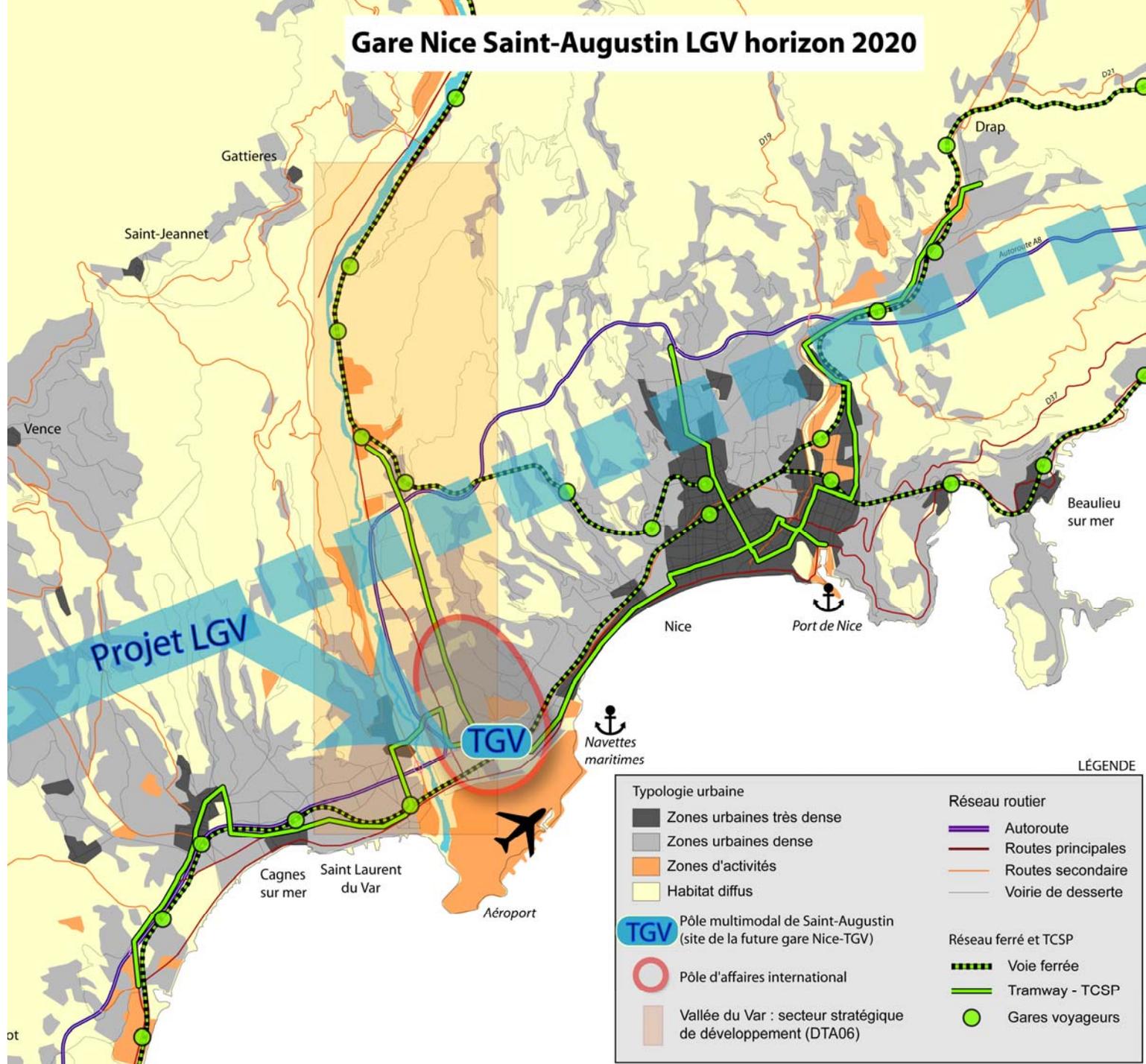
Au cœur d'un quartier en devenir :

- projet d'urbanisation et de rénovation urbaine de la plaine du Var (territoire à enjeux DTA) + pôle international d'affaires –opération d'intérêt national,
- achèvement ZAC Arenas (bureaux, pôle touristique, enseignement),
- CADAM,
- Nice Méridia,
- restructuration urbaine des moulins

2. Fonctions : grand pôle d'échange des Alpes-Maritimes et pôle de desserte locale du quartier d'affaires

- gare ferroviaire TGV
TER
- gare tramway (lignes 2 – 3)
- gare routière urbaine et interurbaine,
- park de stationnement,
- liaison avec aéroport,
- liaison vers navettes maritimes

Gare Nice Saint-Augustin LGV horizon 2020



LÉGENDE

Typologie urbaine		Réseau routier	
	Zones urbaines très dense		Autoroute
	Zones urbaines dense		Routes principales
	Zones d'activités		Routes secondaire
	Habitat diffus		Voirie de desserte
	Pôle multimodal de Saint-Augustin (site de la future gare Nice-TGV)	Réseau ferré et TCSP	
	Pôle d'affaires international		Voie ferrée
	Vallée du Var : secteur stratégique de développement (DTA06)		Tramway - TCSP
			Gares voyageurs