

**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 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 ; Internet : 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 projet¹, 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.

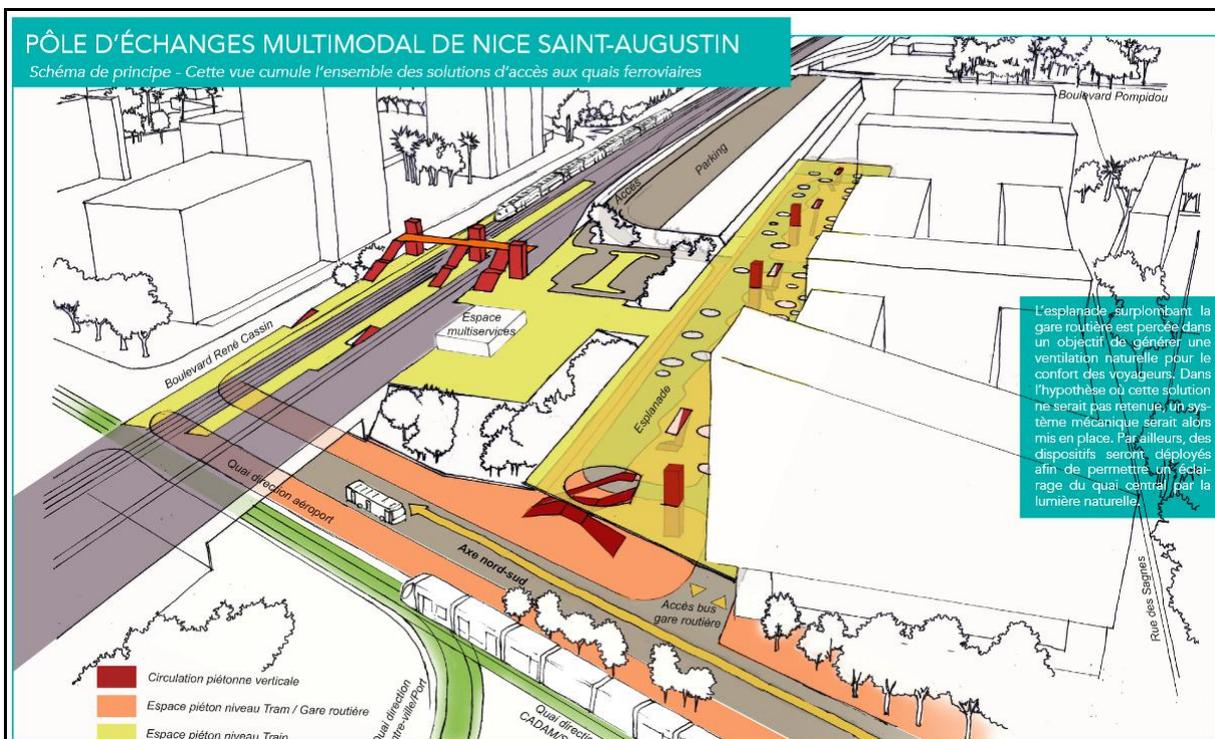


Planche 1 - Le projet soumis à concertation – Dépliant page 1

¹ Présentation privée à Marseille, le 25 janvier 2017 par le Chef de projet

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 débord largement du périmètre examiné.

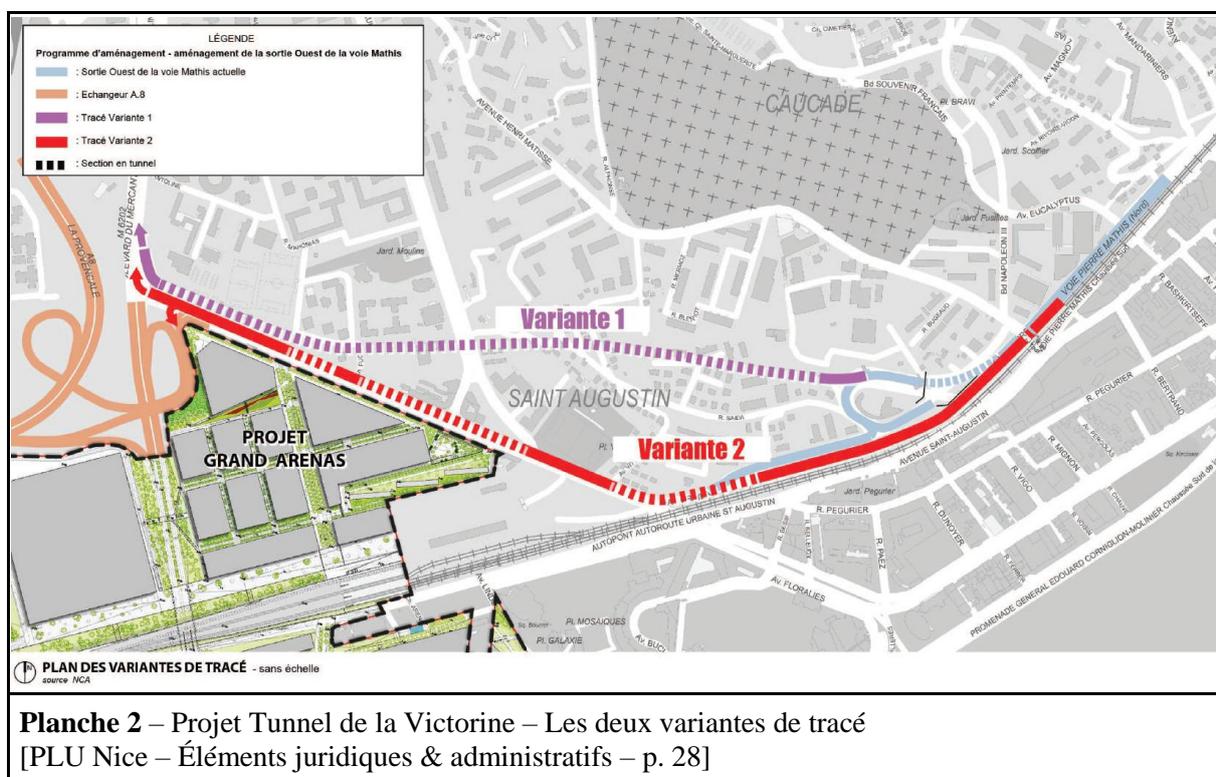
Le projet présenté n'est qu'une étape (transitoire) d'un enchaînement d'autres projets qui le précèdent et lui succèdent :

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.



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.

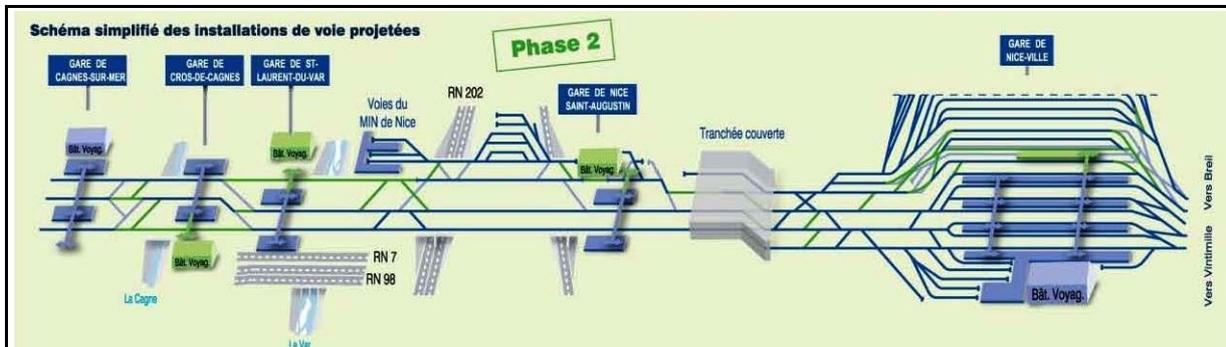


Planche 3

Schéma simplifié des installations projetées pour la Troisième voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice-Ville (nouvelles voies en vert)

Source : Déclaration d'utilité publique 3^{ème} voie Antibes-Nice – Volume 1, page 25

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 *Nîce Aéroport TGV*, censée se développer sur une partie des installations du Marché d'Intérêt National (MIN)² 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 rail³ 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 Nîce, et atteste les difficultés d'exploitation du secteur St Augustin – Nîce Thiers qui constitue en fait l'*avant gare* de Nîce.

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 Nîce 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.

² Ces installations sont représentées Planche 3

³ 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/immeubles/FR-06088-48105.html>]

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

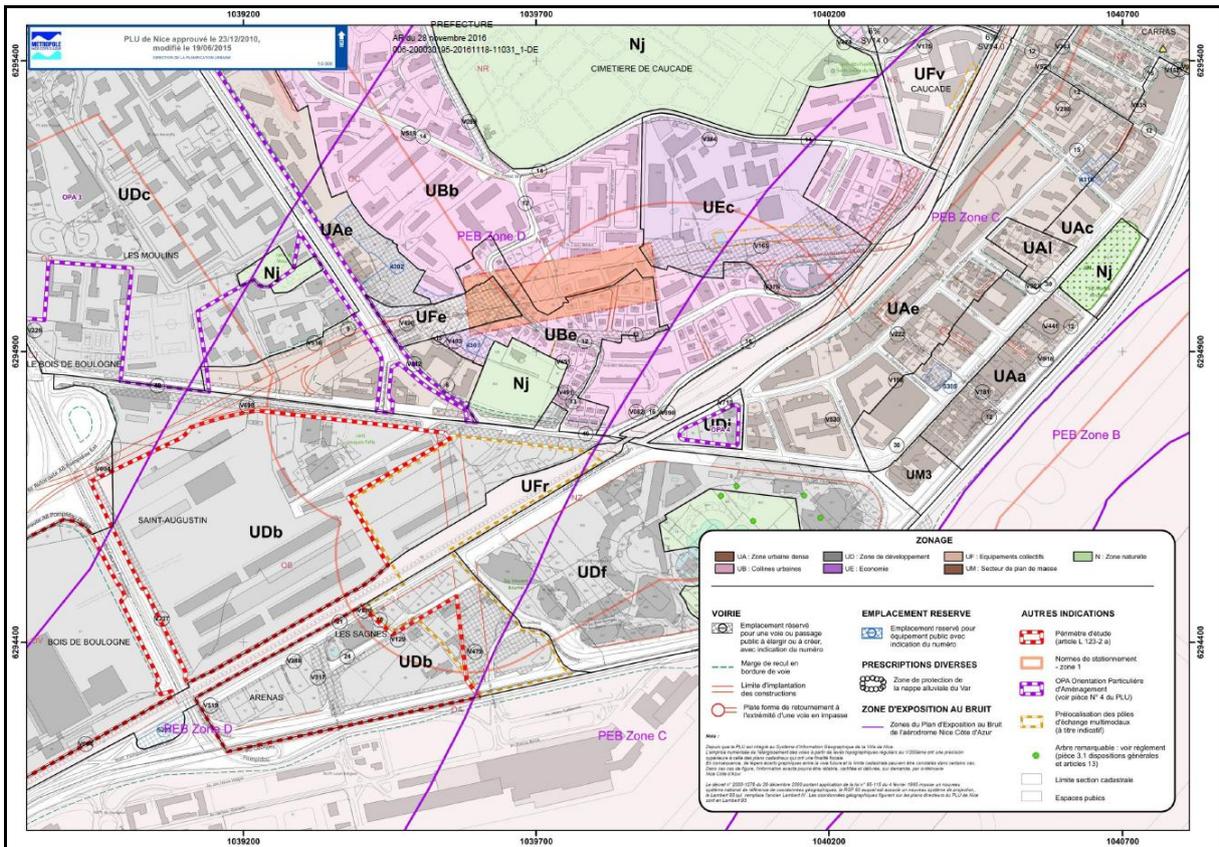


Planche 4 - PLU Nice - Compatibilité avant modifications - p. 40

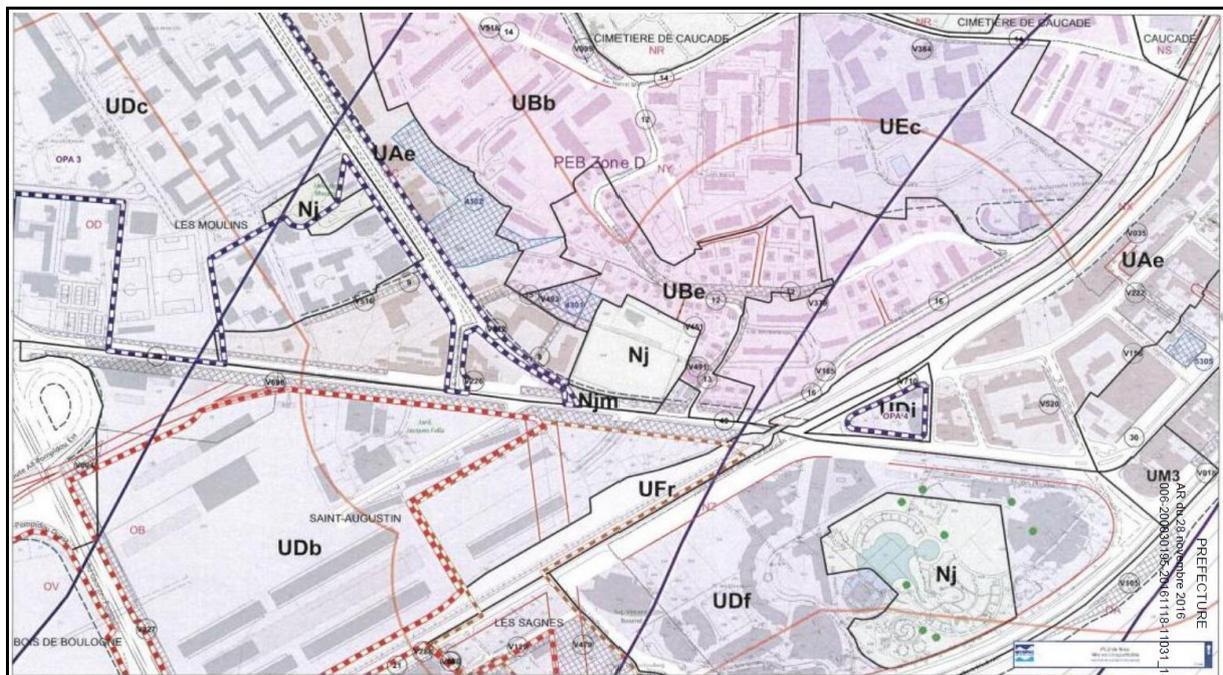


Planche 5 - PLU Nice - Compatibilité après modifications - p. 44

À l'aplomb de la gare actuelle de St Augustin, le projet routier affecte la 3^{ème} 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^{ème} 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].

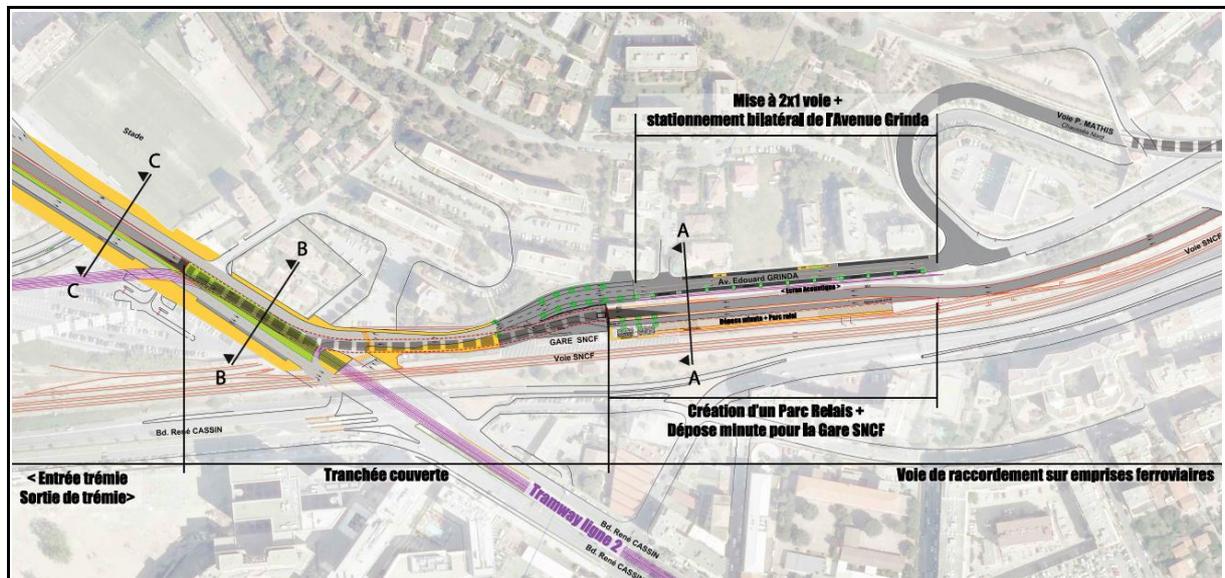


Planche 6 – Sortie Ouest de la Voie Mathis – Insertion dans les emprises de la gare de St. Augustin
[NCA – Concertation publique sur le projet (document daté 11.10. 2013)]

On remarquera que la 3^{ème} 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^{ème} 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.

Au niveau de la césure du pont rail de la Route de Grenoble, le projet routier ampute la trajectoire de la 3^{ème} 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^{ème} 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^{ème} 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.

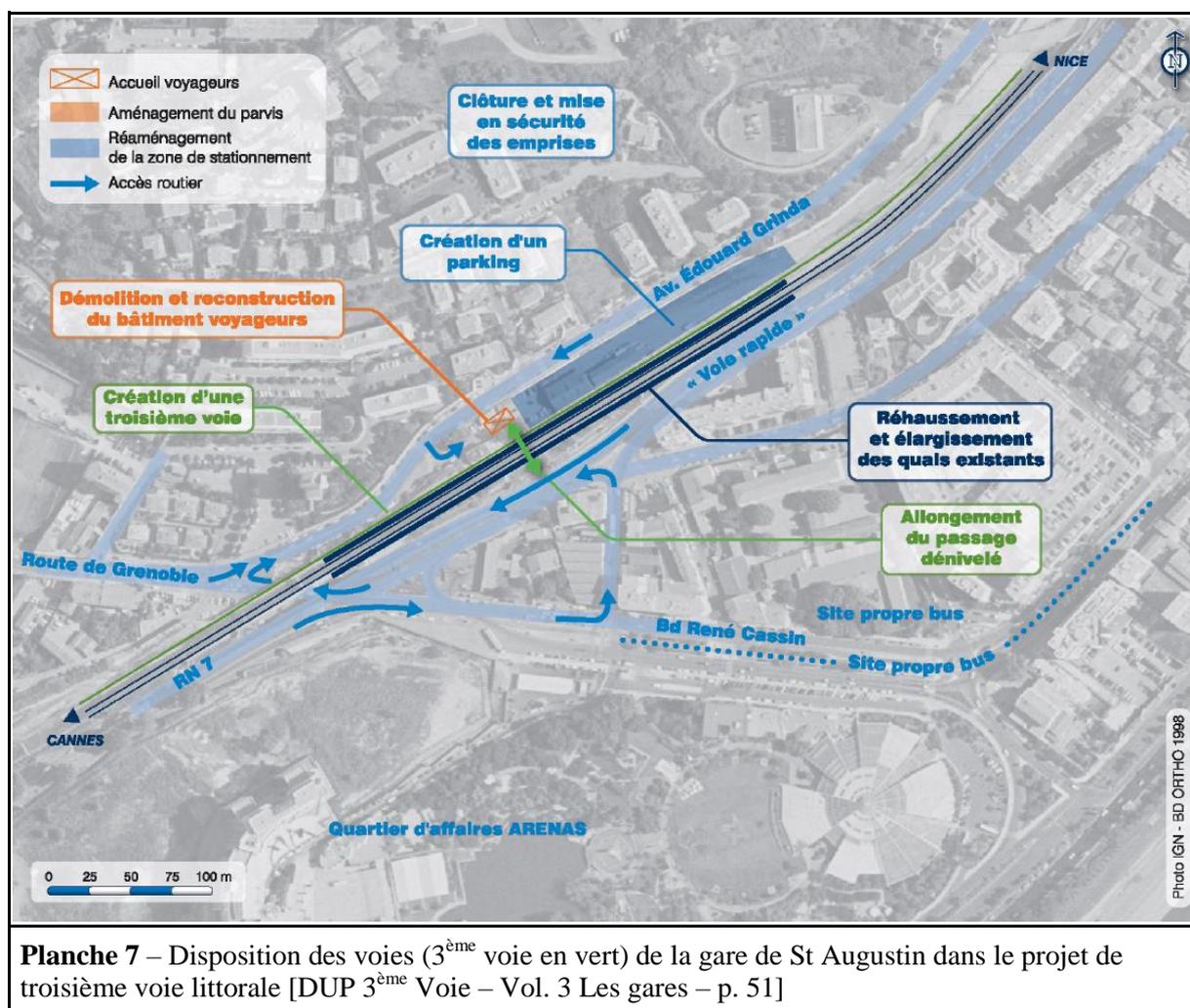
Les autorités municipales niçoises, n'ayant pas renoncé à cette variante, selon elles moins défavorable au bâti existant, ont aménagé cette étroiture au profit de l'aménagement routier et au détriment des emprises ferroviaires, comme en atteste la Planche 9.

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 Mathis⁴ :

"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, mitoyen, 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

⁴ 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

Lors de la Réunion de concertation sur le projet⁵, 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 maladroitement 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 rudimentaire⁶ et sur les pitoyables variantes soumises au choix du public⁷. Elles sont d'un autre ordre. 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*"⁸ mais que nos analyses qualifieraient plutôt de "*verrou ferroviaire*".

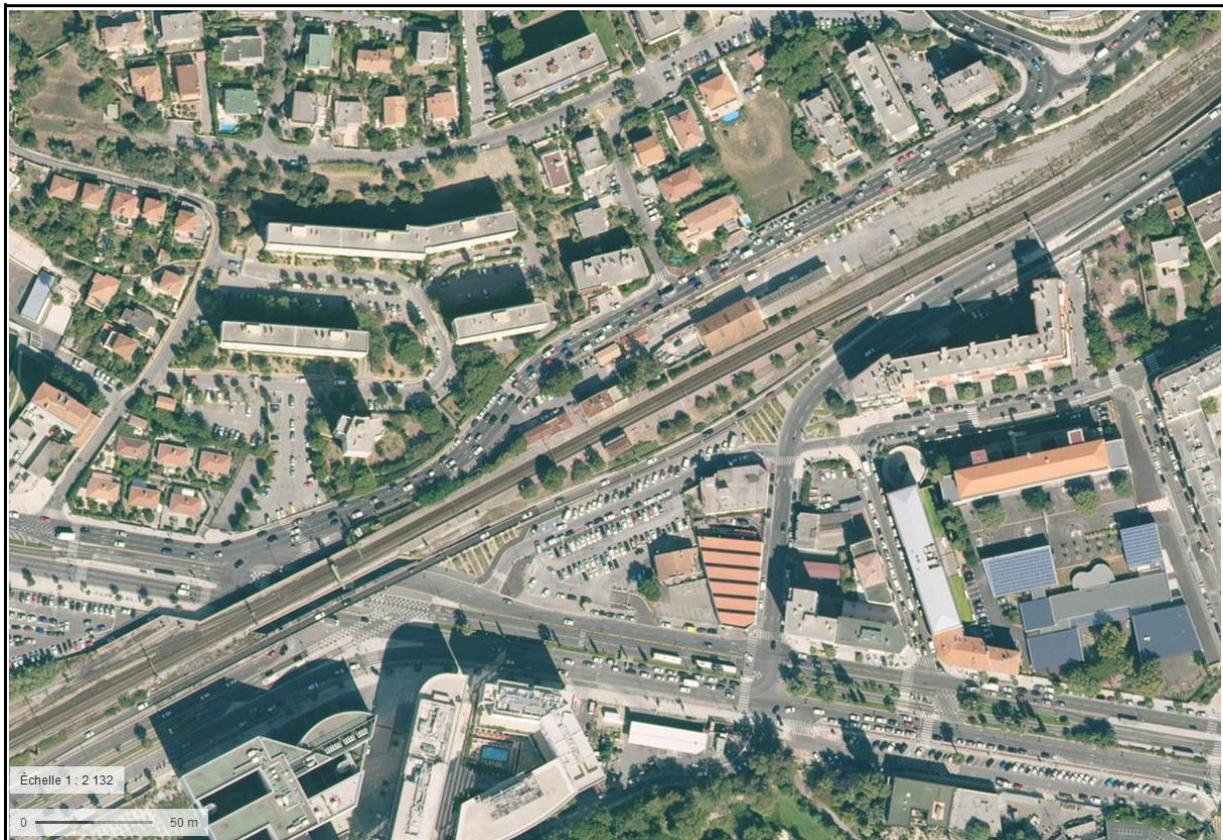


Planche 8 – Configuration actuelle de la gare de St. Augustin – On distingue nettement l'étranglement du pied de colline où devrait également s'insérer, au détriment de la 3^{ème} voie, le débouché de la Voie Mathis [Cliché Geoportail (04.07.2017)]

⁵ mercredi 22 mars 2017 au Parc Phoenix de Nice

⁶ Ainsi en est-t-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

⁷ 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]

⁸ Selon les termes de Thierry Bahougne, préfigurateur de l'EPA Plaine du Var

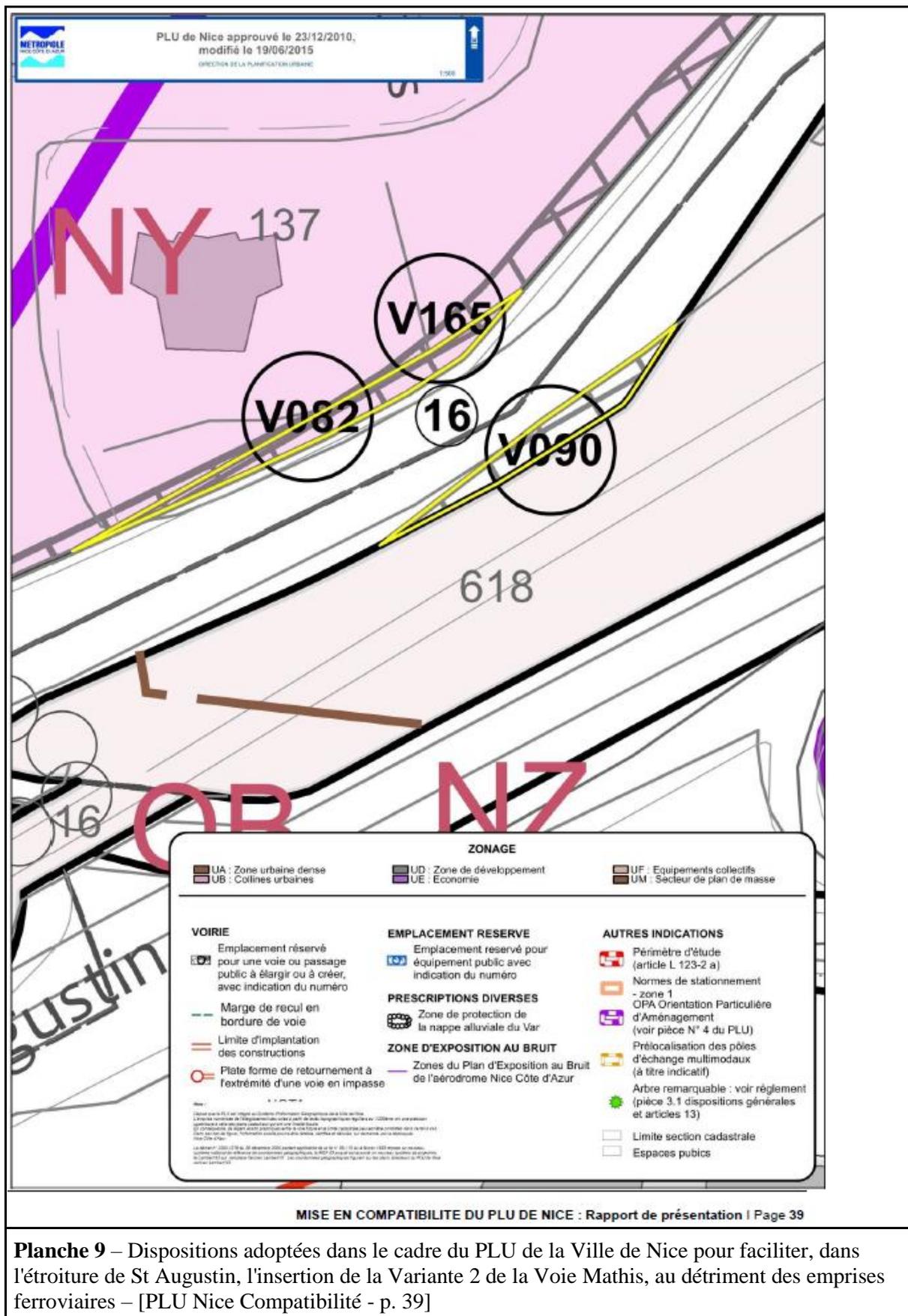


Planche 9 – Dispositions adoptées dans le cadre du PLU de la Ville de Nice pour faciliter, dans l'étroiture de St Augustin, l'insertion de la Variante 2 de la Voie Mathis, au détriment des emprises ferroviaires – [PLU Nice Compatibilité - p. 39]

Sur le Partenariat maîtrise d'ouvrage Métropole-SNCF⁹ 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^{ème} 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/TransptsDeplacemts/3emeVoieNoteGyssels.2003.09.10\(a\).pdf](http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/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/TransptsDeplacemts/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 délaissés indispensables pour les travaux de réalisation de la 3^{ème} 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^{ème} 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 serait alors fort regrettable qu'un ouvrage routier, même utile, puisse compromettre le développement futur du réseau ferroviaire.

3. Emprises contraintes pour la 3^{ème} 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^{os} 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.

⁹ 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

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^{ème} 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

ANNEXE

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^{ème} voie littorale entre Antibes et Nice [2 pages]





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Nice, le 02 MARS 2017

✉ aurelie.mathieu@alpes-maritimes.gouv.fr

K. DRCLAF/Jurid-Legalité/DUP/Enquête Publique/Expropriation/SNCF Réseau ex
RFF 3ème voie gir maralpin Réponse GIRMARALPIN.odt

Monsieur,

Par courrier du 1^{er} février 2017, vous avez souhaité connaître les suites réservées à la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de 3^{ème} 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^{ème} 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^{ème} voie, jusqu'au 14 septembre 2023.

.../...



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-C 3719



Frédéric MAC KAIN

M. Jacques MOLINARI
GIR MARALPIN
49, avenue Cernuschi
06500 MENTON