

**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 (DIACT) et de la COFHUAT

**L'OIN Plaine du Var et la LGV-Paca
Les Alpes-Maritimes aux prises avec deux grands projets soumis à deux consultations
dissociées
Un double enjeu stratégique à l'embouchure du Var**

●
26 septembre 2011
●

Deux consultations biaisées et distinctes sur deux projets imbriqués

Ces deux projets importants engagent l'avenir à long terme du département des Alpes-Maritimes et des régions limitrophes (Var, Monaco, Ligurie, Piémont).

Bien que ces deux programmes se chevauchent au débouché de la Vallée du Var, ils sont conduits séparément et n'ont pas fait le moindre objet d'une réflexion commune d'aménagement du territoire.

Tandis, qu'à des degrés divers, l'un et l'autre sont déjà engagés sur des voies inquiétantes, la population du Département se voit proposer des consultations dont les modalités sont contestables et dont les conclusions, qui en seront tirées par les seuls organisateurs, risquent d'aller à l'encontre de l'intérêt général.

L'OIN Plaine du Var

Les nombreuses associations et collectifs qui, dès l'origine du projet, se sont déclarées hostiles au caractère régalién du projet et à ses conséquences désastreuses, se sont rassemblées dans un Collectif pour s'accorder sur la duperie de la concertation proposée [elle sera très brève (du 27 au 29 septembre 2011) et précédée le 26 d'une séance d'ouverture] et convenir des principales positions à soutenir [dont le rappel de leurs demandes antérieures (en novembre 2010 et janvier 2011) d'*instauration d'un Débat public* et le *refus du déplacement du Marché d'intérêt national (MIN)*].

La LGV-Paca

À la différence du précédent, ce projet a fait l'objet d'un débat public sur le principe de sa réalisation (mars à juillet 2005), puis d'un réexamen dans le cadre d'une médiation de l'État pour déboucher en juin 2009 sur un "*accord sur le tracé des Métropoles du Sud en vue de la constitution d'un réseau ferroviaire maillé*", tout en laissant en attente "*le tracé d'entrée dans les Alpes-Maritimes, les modalités d'insertion dans la grande agglomération de la Côte d'Azur et les conditions de réalisation d'un prolongement vers l'Italie*". Il entre maintenant dans sa phase de réalisation, laquelle débute par une concertation instaurée dans le cadre d'une charte très précise.

Or, bien avant que ne s'ouvre cette dernière, le choix de RFF et des co-financeurs locaux (Ville de Nice et CG 06) était déjà fait (tracé direct depuis l'Estérel vers Nice avec une gare "*Ouest 06*" située aux environs de Mouans-Sartoux/Mougins et un aboutissement niçois à une gare "*Nice-Aéroport*" situé à Nice St Augustin).

De surcroît, cette concertation, organisée, comme dans les autres départements, selon un découpage par tranches géographiques, laissera peu de prise à une réflexion transversale sur la totalité du tracé proprement dit.

Dans les Alpes-Maritimes, cette concertation a débuté par une réunion publique le 15.09.2011 et sera ponctuée par 4 séries de réunions de groupes de travail géographiques [respectivement : *Ouest 06*,

Sophia-Antipolis, Nice, Paillons-Riviera], clôturées chacune par une réunion publique (dont la dernière se tiendra le 01.12.2011).

Deux enjeux majeurs à Nice St Augustin, à la croisée des deux projets

L'implantation d'une gare TGV ("Nice-Aéroport") doit-elle s'accompagner du déport du **Marché d'intérêt national (MIN)** et d'un renoncement à la **logistique et au fret** ?

Sans qu'aucune réflexion approfondie n'ait été conduite

- sur l'intérêt d'une desserte directe TGV du nœud ferroviaire de Nice-Thiers en cœur de ville,
- sur l'accès ferroviaire à Nice-Ville et au-delà depuis Nice-St Augustin à travers l'étranglement de Saint Philippe par les deux récentes autoroutes urbaines (voies rapides "Mathis"),
- sur la desserte logistique de la métropole niçoise et de "l'Éco-Vallée",

décisions ont été prises

- d'implanter la gare TGV à St-Augustin ("Nice Aéroport"),
- d'en déporter le MIN, actuellement embranché SNCF, à plusieurs kilomètres en amont sur le site agricole de La Baronne où aucune intermodalité ferroviaire n'est ni envisagée, ni possible.

OIN et LGV-Paca : deux consultations dissociées mais une opportunité exceptionnelle d'exprimer en cohérence une autre conception de l'aménagement de notre territoire

Face à la triple conjonction

- de l'urbanisation de la Plaine du Var prônée par la communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur,
- des ambitions de la plateforme aéroportuaire niçoise de détourner sur les TGV une partie de son trafic métropolitain au profit de l'international,
- et des arrière pensées commerciales des administrations convoitant la commercialisation de parkings,

les citoyens soucieux du devenir du territoire se doivent de défendre la réalisation d'une armature ferroviaire robuste et moderne assumant la desserte voyageurs et fret de l'espace métropolitain littoral articulée sur les gares de *Cannes-la-Bocca, Nice, Monaco* et *Vintimille*, et prolongée par ses antennes *Cannes-Grasse, Nice-Digne (CP)* et *Nice-Breil-Cuneo*, et aussi dissuader l'urbanisation à outrance du Moyen-Pays en refusant tout à la fois les "gares parkings" (à l'image de la "gare lavande" d'Aix-Tgv) et le transfert destructeur du MIN sur le site de la station du Centre de recherche et d'expérimentation en horticulture florale et maraîchage de la Chambre d'agriculture (CREAT) qu'il évincerait.

Il en va certes du maintien de l'agriculture et de la préservation des paysages encore indemnes dans le département des Alpes-Maritimes mais aussi de la restructuration de ses villes littorales, des reports modaux et de la qualité de leur environnement, dans le souci de "*répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures*" [Rapport Brundtland (1987)].

Les dangers des prises de décisions séparées compromettant la faisabilité d'un des projets, sinon des deux

Nombreux sont les exemples [dont celui tout proche de l'aliénation des emprises ferroviaires à la tranchée de Saint Philippe au bénéfice de la voirie urbaine communale (autoroutes urbaines Nord et Sud)] de décisions ayant conduits à rendre impossible la réalisation d'équipements et d'ouvrages indispensables, du fait de ne pas avoir assuré au bon moment, la préservation des espaces nécessaires à la conduite des travaux correspondants. L'insuffisance de réflexion intégrée entre les deux projets d'urbanisation, conduits, l'un par l'EPA Plaine du Var et l'autre par RFF pour la LGV PACA, contient tous les ingrédients pour aboutir à une situation similaire, la réalisation des deux projets étant décalée dans le temps puisque ce dernier est appelé à n'être opérationnel qu'après 2023, dans les meilleurs des cas, et en 2040, dans le pire des cas.



Un exemple des surprenantes prises de décisions de l'EPA Plaine du Var engageant l'avenir de la future gare intermodale de St Augustin "TGV Nice Aéroport"

L'extrait de délibérations de l'EPA, reproduit ci-après, traite du projet de Pont Rail destiné à ménager le passage de la future Ligne 2 du tramway de Nice (dont le projet vient d'être présenté au public le 26 septembre 2011) sous les voies ferrées de la ligne littorale à St Augustin, au niveau des embranchements ferroviaires du MIN, où devrait être implantée la gare intermodale de "Nice Aéroport", sur la consistance de laquelle les administrateurs de l'EPA n'ont, semble-t-il, pas la moindre idée.

5. Convention de financement des études et des travaux de réalisation du pont-rail du pôle d'échange multimodal de Nice Saint-Augustin Aéroport

M. TORDO (Président de l'EPA) - Ce pôle multimodal dans le cadre du Grand Arénas est un projet structurant extrêmement important pour l'ensemble du territoire de l'OIN. C'est aussi un projet extrêmement complexe avec beaucoup d'acteurs et donc nécessité de mettre en place cette convention tant sur le financement des études pour l'avant-projet et le projet. Les signataires de la convention seraient Nice Côte d'Azur, le Conseil général, l'EPA bien sûr, la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Réseau Ferré de France.

M. PONS DE VINCENT (Directeur général).- Je ne reviens pas sur l'importance des enjeux du pôle multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport qui avaient d'ailleurs été longuement abordés lors de la séance du conseil d'administration du mois de février 2010. Je n'anticipe pas non plus sur une présentation que nous ferons un peu plus tard dans le déroulement de l'ordre du jour sur l'appel à projet ÉcoCité piloté par le ministère du Développement Durable et de l'Écologie, le pôle multimodal étant un des éléments majeurs du dossier présenté par NCA et ses partenaires, dont l'établissement public d'aménagement. Je rappelle simplement que, au-delà de l'enjeu au titre des politiques de déplacement, il y a un véritable enjeu tout aussi déterminant en termes de composition urbaine à l'échelle du quartier dit intermodal tel qu'on l'a défini et au-delà du seul périmètre du pôle pour l'ensemble de la composition du Grand Arénas et de ses liaisons sur la plaine du Var.....

Au terme des études pré-opérationnelles conduites par RFF, le coût définitif est arrêté à titre prévisionnel à 34 481 508 € (on appréciera la précision de RFF), un délai d'étude de 24 mois et un délai de réalisation de 20 mois. La maîtrise d'œuvre est confiée à la SNCF, RFF assurant bien évidemment la maîtrise d'ouvrage.

On a une phase d'études avant-projet/projet dont le montant est de l'ordre de 1 800 000 € réparti sur les années 2011, 2012, 2013.

L'engagement pour ce qui concerne l'établissement public prend en compte l'importance de cet ouvrage pour la composition urbaine et la valorisation de l'ensemble du programme à définir et à arrêter, mais qui s'inscrit dans le cadre notamment du travail de l'équipe Mateo sur le Grand Arénas. Un certain nombre d'éléments ont été arrêtés au terme d'échanges et de négociations avec RFF et en bonne liaison avec l'ensemble des partenaires intervenant au financement et au suivi de cet ouvrage. ...Il est prévu une assemblée dans la deuxième quinzaine de juin, de sorte que l'on puisse engager RFF dans la mise en œuvre de ces études et être dans le calendrier de réalisation opérationnelle permettant la livraison des fonctionnalités de transport et de déplacement directement intéressées par cet ouvrage dans les délais qui sont aujourd'hui ceux notamment de livraison du tramway.

M. TORDO.- Quelqu'un veut-il intervenir ?

Mme JAEGER (Région Paca).- Pour rebondir sur ce que je disais déjà ce matin quand on nous a présenté le projet du Grand Arénas, c'est plus un point de vigilance mais j'ai le sentiment que vous l'avez bien sûr tous en tête, sur cette discussion qui s'amorce sur le nombre de voies, et j'entends bien qu'il est encore à ce stade peut-être un peu tôt pour trancher, *quoi qu'il en soit le projet qui nous a été présenté ce matin était plutôt un projet sur quatre voies, RFF partirait plutôt sur huit, notre bonheur se fera peut-être à six ; l'avenir nous le dira.* Simple point de vigilance pour que l'on ne commence pas des aménagements qui seraient remis en cause par la suite, et des décisions techniques qui remettraient en cause ce qui s'amorce dans le Grand Arénas.

.....
M. TORDO.- S'il n'y a pas d'autre intervention sur ce point, je propose de passer au vote sur la convention de financement des études et des travaux de réalisation du pont-rail du pôle d'échange multimodal de Nice Saint-Augustin Aéroport.

Le conseil d'administration, à l'unanimité, approuve cette délibération.

[Extrait du PV du Conseil d'administration du lundi 9 mai 2011 de l'Établissement public d'aménagement de la Plaine du Var]

Dernière heure

M. Marc Pons de Vincent, Directeur général de l'Établissement public d'aménagement (EPA) de la Plaine du Var a officiellement quitté ses fonctions le 1er septembre 2011.

<http://www.investincotedazur.com/fr/newsletter/epa-de-la-plaine-du-var-marc-pons-de-vincent-directeur-general-a-quitte-ses-fonc>

