

**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*

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org*

**Pôle d'échanges multimodal de Nice Thiers "Une gare cœur de ville"
Concertation préalable du 25 mai au 24 juin 2011**

●
Observations du GIR Maralpin
●

Les présentes observations s'inscrivent dans les réflexions conduites par le GIR Maralpin depuis sa création en 1996 et se réfèrent à ses études, analyses et propositions formulées dans le cadre du Schéma régional des transports, des Traversées sud-alpines, de la DTA 06 et de la LGV-Paca. Elles se réfèrent tout particulièrement à ses études et propositions relatives au réseau ferroviaire azuréen [valorisation de la ligne des Chemins de fer de Provence (CP), de la ligne Nice-Breil-Cuneo, et de la ligne littorale, et propositions pour la traversée et la desserte de la Côte d'azur par la LGV-Paca], mais aussi aux suivis des grands projets de gares ferroviaires urbaines en cours de réalisation en France et à l'étranger.

Ces observations ne portent pas sur le parti architectural du réaménagement de la Gare Nice Thiers qui semble essentiellement dévolu à sa valorisation commerciale (et dont il y aurait lieu de contester les modalités). Elles ne portent l'accent que sur les enjeux jugés majeurs par le GIR Maralpin, ceux des fonctionnalités ferroviaires et intermodales d'une gare située en cœur de ville, au nœud ferroviaire majeur du réseau ferré azuréen (ligne historique littorale, ligne Nice-Breil-Cuneo-Turin, ligne CP Nice-Digne, et future LGV-Paca circumméditerranéenne dont l'escale à Nice-Thiers est incontournable). Elles s'inscrivent dans une perspective d'aménagement du cœur de ville, de la métropole niçoise et du territoire tout entier, considérations sans lesquelles le projet d'aménagement de la gare non seulement se restreint à un rhabillage de circonstance mais, plus encore, obère l'avenir en figeant des infrastructures et des espaces dont le remodelage s'imposera à court terme, pour autant que la Ville de Nice et sa conurbation prennent enfin en considération le rôle majeur du ferroviaire reconnu de longue date dans toutes les grandes agglomérations d'Europe et du Monde.

Le court délai imparti à la concertation comme l'indigence des informations soumises à l'information du public, contraignent le GIR Maralpin à restreindre ses présentes observations à quelques éclairages sur ce qu'il considère comme de majeures lacunes du projet, se référant pour ce faire à certaines des observations formulées par ses soins lors de l'enquête publique sur le Projet de plan local d'urbanisme de la Ville de Nice qui s'est déroulé du 10 mai au 18 juin 2010.

23 juin 2011

**Pôle d'échanges multimodal de Nice Thiers "Une gare cœur de ville"
Concertation préalable du 25 mai au 24 juin 2011**

●
Observations du GIR Maralpin

RAPPELS SUR LE CADRE DU PROJET

"Face à la forte augmentation des dessertes ferroviaires impulsée par la Région PACA et à l'évolution des transports urbains de NCA, un constat s'impose : la gare doit être adaptée pour accueillir l'accroissement des flux de voyageurs qu'elle connaît et connaîtra dans les années à venir, dans des conditions de confort et de sécurité optimales.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, la Communauté urbaine Nice Côte d'Azur, Réseau Ferré de France et SNCF, partenaires du projet, ont décidé que le site de la gare devait faire l'objet d'un réaménagement en pôle d'échanges multimodal, en cohérence avec le projet de rénovation urbaine. En effet, située en cœur de ville, la gare est un maillon essentiel de la rénovation urbaine engagée par la Ville et la Communauté urbaine Nice Côte d'Azur.

C'est pourquoi Gares & Connexions, nouvelle branche de SNCF, dédiée à la gestion et au développement des 3000 gares françaises, a conçu, en partenariat avec les collectivités, un projet qui, d'une part, constituera un espace de vie et de services en centre-ville et, d'autre part, fera du futur Pôle d'Échanges Multimodal de Nice-Thiers une vaste plateforme d'interconnexion privilégiée entre les différents modes de transport."

[SNCF Gares et Connexions - Présentation de la consultation publique]

Les Maîtres d'Ouvrage :

SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage du périmètre des services aux voyageurs : bâtiment voyageurs, stationnement voitures et kiosques sur le parvis.

Nice Côte d'Azur est maître d'ouvrage sur le périmètre de l'intermodalité : parvis et mail piétonnier de liaison avec le tramway.

Réseau Ferré de France est maître d'ouvrage sur le périmètre ferroviaire : quais, passerelle, ascenseurs.

1. RECADRER LE PROJET DANS SON CONTEXTE URBAIN

La présentation du projet, restreinte au seul périmètre de la gare Thiers, est extrêmement réductrice dans la mesure où elle n'inscrit pas ce dernier dans son contexte urbanistique, ni celui de la cité, ni celui même des quartiers proches.

Pourtant, dans celle qu'il en avait faite le 10 novembre 2010¹, le député-maire de Nice l'avait bien évoqué², en indiquant que le projet d'aménagement de la gare Nice-Thiers faisait corps avec celui de son quartier et de son environnement large, en faisant notamment état de :

¹ Présentation, le 10 novembre 2010, du projet d'aménagement de la gare Nice-Thiers et de son quartier par Christian Estrosi, Maire de Nice, Président de *Nice Côte d'Azur*

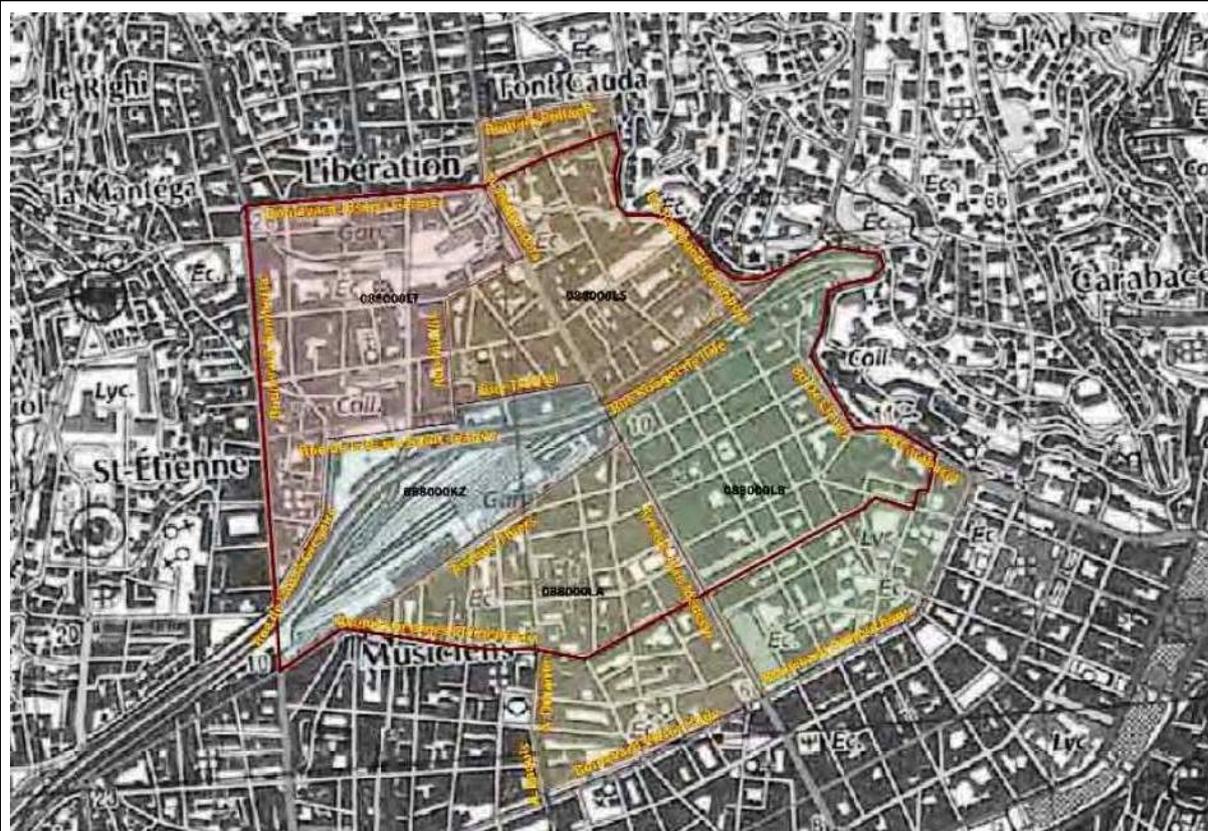
[Réf. Ville de Nice - Dossier de presse 20101210 - Aménagement de la gare Nice-Thiers et de son quartier - 8 pages]

² "L'opération du pôle d'échange multimodal de la Gare Thiers, au cœur de cet ensemble structuré, s'inscrit totalement dans la vision du cœur de ville futur de Nice Côte d'Azur. Cette opération apparaît dans ses composantes tout à fait essentielle à la rénovation et la dynamisation du secteur, tant dans sa dimension Aménagement de référence, que par sa dimension Transport / Intermodalité, fondamentale à toute réorganisation urbaine."

- "...la requalification de l'avenue Jean Médecin jusqu'à l'avenue Thiers, réalisée fin 2011. À cette date l'avenue Médecin sera rendue piétonne dans sa totalité, de la place Masséna à la Gare Thiers,
- l'opération *Gare du Sud*, mettant en valeur un patrimoine historique de grande qualité et se concrétisant par un projet équilibré entre équipements de proximité, d'animations, de commerces et d'activités économiques. Ce projet sera livré à partir de juin 2013.
- le *Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés* (PNRQAD) du quartier Notre Dame devant contribuer à la réhabilitation et la requalification de l'habitat et se traduire par l'amélioration du cadre de vie des habitants." [cf. Planche 1].

Planche 1. PNRQAD - Projet de la Ville de Nice

(à l'angle NE du périmètre, la gare des CP, au centre, celle SNCF de Nice-Thiers)



La candidature de la communauté urbaine de Nice Côte-d'Azur porte sur le quartier de la gare Thiers, secteur comptant près de 20 000 logements. Ce quartier de la fin du 19^e siècle présente les caractéristiques d'un faubourg marqué par des coupures urbaines importantes (voies ferroviaires, emprises des gares, autoroutes urbaines).

Sa trame urbaine est relativement dense (270 logements par hectare).

Des difficultés en matière de logement sont observées notamment avec la présence d'un parc de logements anciens vacants et la présence d'hôtels meublés dégradés ou fragiles. Ce quartier présente une forte hétérogénéité sociale de sa population : gentrification de secteurs, paupérisation des immeubles dégradés et hôtels meublés.

Le projet présenté dans le dossier de candidature vise à améliorer les logements anciens à travers le renforcement des dispositifs incitatifs à la réhabilitation du parc privé en cours à l'échelle intercommunale et à développer l'offre locative sociale grâce à des opérations d'acquisition-amélioration et de démolition-reconstruction.

Ces projets s'accompagneront d'actions en matière d'aménagement, d'équipement et de renforcement de l'activité commerciale. Le projet présenté s'inscrit dans une stratégie de reconquête urbaine à l'échelle de l'agglomération avec l'arrivée récente du tramway et l'aménagement prochain des deux gares du secteur.

[PNRQAD - Résultats de l'appel à projets - Présentation des projets, page 33/50]

Mais ce dernier point mériterait une attention plus importante encore si l'on se réfère au contenu de ce programme national PNRQAD³ qui porte certes sur le logement social mais vise aussi à développer des services et des équipements et à aménager les espaces publics.

Parmi les 40 projets retenus par l'État à l'issue du premier appel à projets⁴, celui de Nice est le plus fortement polarisé sur le syndrome "Gare/Ville", les secteurs à réhabiliter se développant autour du "doublet" Gare terminus des Chemins de fer de Provence (CP) et Gare centrale de la SNCF (Nice-Thiers).

Comme nous l'établissons dans les développements qui suivent, la louable intention de la Ville de Nice de remédier aux dégradations et aux carences de ce secteur urbain n'est pas assortie, comme elle l'affirme, "d'une stratégie de reconquête urbaine à l'échelle de l'agglomération" qui devrait viser à résoudre le hiatus d'intermodalité entre les CP et le réseau SNCF et plus encore à préparer au mieux la réalisation de la ligne nouvelle LGV-Paca dont il est convenu depuis peu qu'elle s'inscrirait dans la liaison ferroviaire circumméditerranéenne à haute performance.

2. REPLACER LE PROJET DANS SON CONTEXTE TERRITORIAL

2.1. La Ville de Nice dans son contexte géographique et prospectif

Sans même remettre en question la regrettable gouvernance transversale de la bande littorale des Alpes-Maritimes, la seule approche du SCoT aurait permis de souligner combien la Ville de Nice se doit d'assumer son propre fonctionnement interne, les transits qu'elle génère et ceux qui la traversent.

Le point faible de la DTA 06 aura été de persévérer dans l'erreur des aménageurs routiers de la vieille école, celui de miser sur le doublement de l'autoroute pour tout résoudre et faire prospérer l'économie.

Le débat public sur le projet euphémiquement qualifié de "contournement routier de Nice", heureusement survenu après celui sur le projet de LGV-Paca, aura révélé la nécessité du premier et l'inanité du second, désormais considéré par le premier magistrat niçois comme inutilement coûteux⁵.

D'autres raisons techniques, stratégiques et environnementales (autoroutes apaisées, chrono-aménagement du territoire, facteur 4, etc.), avancées par les experts sollicités par le GIR Maralpin ont pesé sur une telle décision.

Il n'en reste pas moins que les missions dévolues au renforcement du réseau routier doivent l'être à l'unique autre système de transport capable de les assumer, le chemin de fer.

Sur ce point, le PLU récemment adopté semble pourtant se contenter de l'infrastructure ferroviaire historique mise en service il y a près de 150 ans et se satisfaire de la future mise en service de la ligne 2 du tramway incorrigiblement dépourvue d'intermodalités ferroviaires.

2.2. La Ville de Nice peut-elle se désintéresser à ce point des rôles internes, périphériques et transverses que peuvent jouer les infrastructures ferroviaires lourdes ?

En matière de transports ferroviaires, Nice dispose d'un dispositif ferroviaire étoffé [la ligne littorale, son embranchement vers le Piémont (ligne de Tende) ainsi que la ligne à voie métrique des Chemins de fer de Provence dont l'intermodalité avec celle du PLM a été rompue dans les années 60], mais leurs capacités, tant pour le fret que pour les voyageurs, se révèlent de plus en plus insuffisantes.

La Ville de Nice n'a longtemps manifesté d'intérêt que pour la branche Ouest de la LGV-Paca dont elle considère nécessaire et suffisant son aboutissement à la future gare intermodale de Saint-Augustin, cela sans accorder la moindre attention au fait que la liaison vers le centre ville (Nice-Thiers) et l'Italie

³ Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) - Rapport au Ministre du logement et de la ville présenté par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine ; Juin 2008 ; 26 pages

⁴ Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) ; Ministère de l'écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat
Annonce par Benoist Apparu des résultats de l'appel à projets le 9 décembre 2009 ; Dossier de presse ; 50 pages

⁵ cf. déclaration de Ch. Estrosi [Nice Matin du 29 avril 2010, pages 2 & 3]

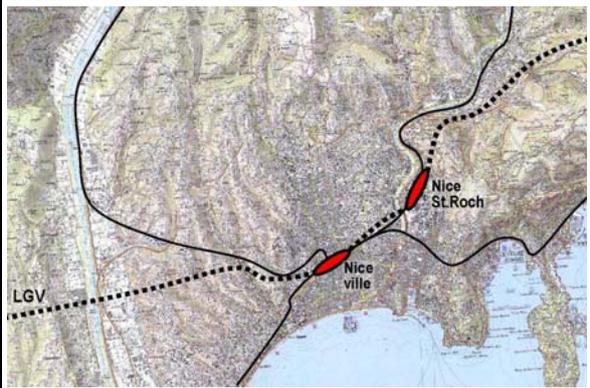
seraient fort étroitement dépendante de l'étranglement à deux voies du couloir de Saint Philippe, irrémédiablement confiné par les deux voies routières rapides récemment construites au détriment des emprises ferroviaires⁶. [cf. Planche 2].

Le projet ne dit mot, ni de cette situation, ni de la souhaitable intermodalité à rétablir à la Gare Thiers avec les CP pour faire assumer à cette dernière une desserte cadencée périurbaine vers la Plaine du Var, et formule des propositions d'aménagement aussi inadaptées que dérisoires [cf. Planche 3].

Survivance de la politique du tout automobile qui a sévi à Nice et sur la Côte d'Azur, le dédain niçois de la problématique ferroviaire est d'autant plus surprenant que ses métropoles voisines, et comparables en importance⁷, y attachent une attention extrême.

Ainsi, on connaît avec quelle insistance et pertinence, Marseille et sa conurbation ont arraché leur traversée par la ligne nouvelle en se fondant sur la nécessité de constituer ainsi un réseau maillé confortant les dessertes locales et régionales.

C'est le même souci qui a conduit Gênes (reliée par ailleurs à la Lombardie par trois lignes existantes à laquelle s'adjoindra une ligne nouvelle mixte à grande vitesse et hautes performances) à réaliser le quadruplement et, partiellement, le sextuplement de sa ligne littorale est-ouest.

Planche 2 Les propositions du GIR Maralpin exposées aux débats publics et aux Autorités des l'État [cf. GIR Maralpin (CNDP, 2003)]	
Traversée et desserte des Alpes-Maritimes Réseau maillé articulé sur La Bocca, Nice & Xxm	Nœud de Nice (Nice-Thiers & Nice St. Roch) et remaniement LN-LH de Nice-Thiers
	

En regard de ces réalisations, est surprenante l'indifférence de la Ville de Nice face à des enjeux d'importance au moins égale, sinon supérieure, puisqu'il en va de la continuité et de l'étoffement de la desserte régionale d'une conurbation d'une centaine de kilomètres entre Cannes-Mandelieu et San Remo, de la continuité de la liaison ferroviaire longue distance avec l'Italie et du report modal partiel qui s'impose pour le fret.

La Ville de Nice fait-elle les meilleurs choix en matière de transports en commun structurants ?

Le projet de ligne 2 du tramway, que la Ville de Nice semble présenter comme une solution audacieuse, en est d'autant plus dérisoire, le tramway ne répondant pas aux besoins de déplacements entre les pôles urbains niçois que constituent le centre actuel, le centre de St Augustin et celui envisagé au niveau de Lingostière, ce dernier devant être tout naturellement desservi par une exploitation banlieue de la ligne des CP modernisée et valorisée par une intermodalité TER en gare de Nice-Thiers.

⁶ Projet de ligne à grande vitesse TGV selon le PLU : "créer une arrivée directe sur Nice avec une grande gare multimodale qui sera située dans la plaine du Var, au nord de l'aéroport. À moyen terme, un enjeu majeur consiste aussi à connecter la L.G.V. à l'Italie" (sic) [Rapport de présentation, Tome 1, p. 112/168]

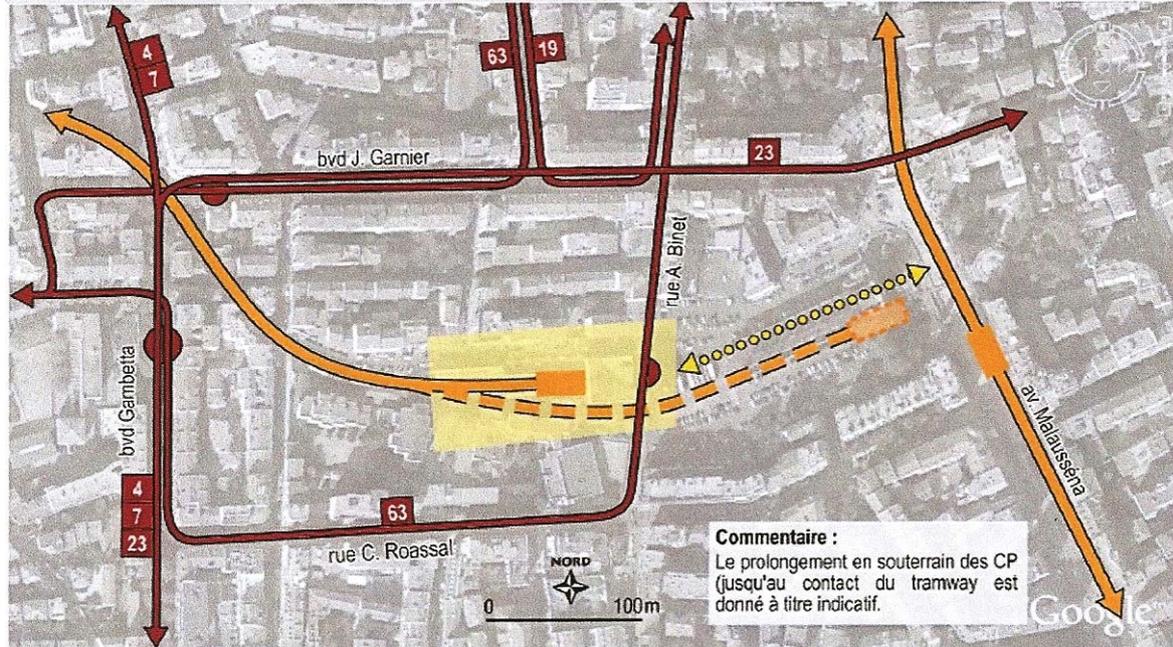
⁷ Gênes : 610 000 habitants ; Marseille : 800 000 habitants

Planche 3

Gare du Sud [en haut] et Nice-Thiers [en bas] : Une conception étriquée de l'intermodalité

[Projet de PLU de la Ville de Nice cf. T3 - Explication des choix, pp. 66 & 68/232]

SCHEMA FONCTIONNEL – SITUATION ACTUELLE

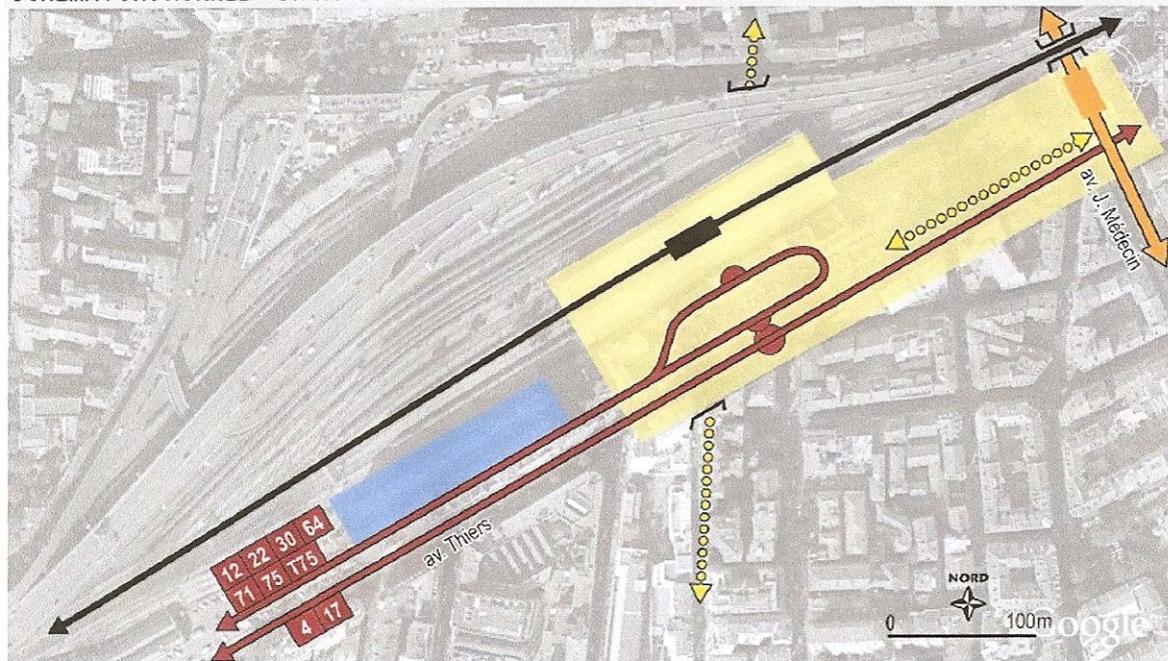


Commentaire :
Le prolongement en souterrain des CP (jusqu'au contact du tramway est donné à titre indicatif.

Légende:

- TER
- Tramway ou CP
- Bus
- Stationnement voiture (P+R)
- Liaisons piétonne
- Liaisons vélos
- Pôle d'échanges (et espace piéton du pôle)

SCHEMA FONCTIONNEL – SITUATION ACTUELLE



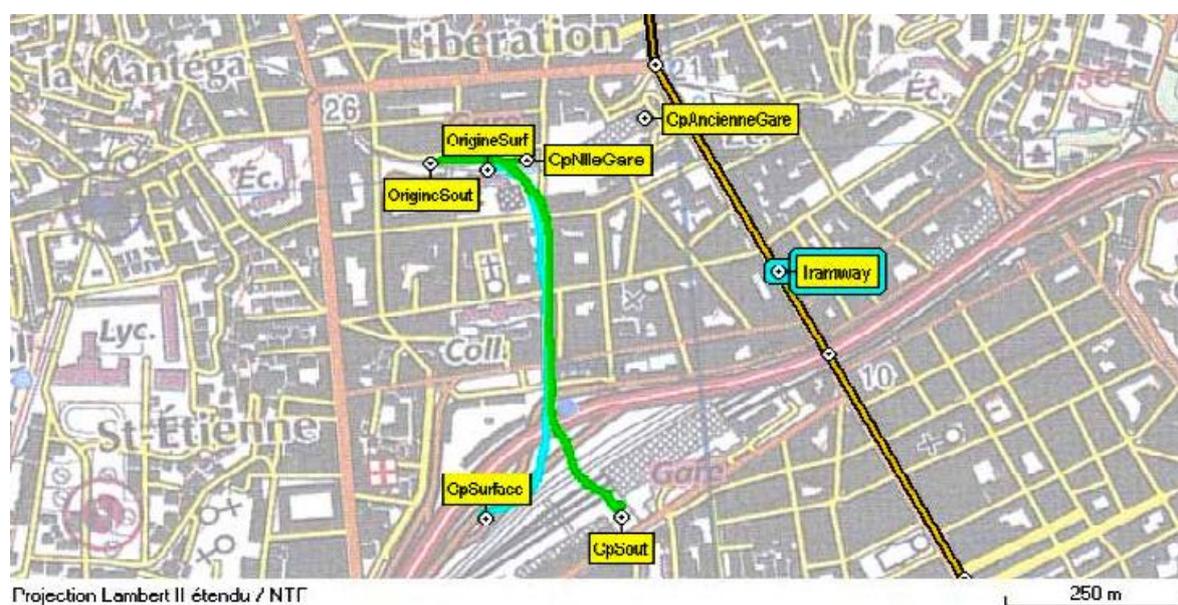
Légende:

- TER
- Tramway ou CP
- Bus
- Stationnement voiture (P+R)
- Liaisons piétonne
- Liaisons vélos
- Pôle d'échanges (et espace piéton du pôle)

Intermodalité CP/SNCF en gare de Nice Thiers

Cette proposition se réfère à la liaison d'environ 400 m qui fut utilisée jusqu'aux années 60 pour acheminer entre les deux gares, par une voie à 3 files de rail, des wagons de marchandises des deux réseaux. Formulée au titre de l'intermodalité voyageurs depuis plus de deux décennies par le GIR Maralpin et réitérée par lui dans le cadre de la préparation de la DTA 06, elle est d'autant plus plausible qu'elle pourrait être réalisable sous diverses configurations [en estacade (disposition permettant de supprimer le passage à niveau du boulevard Gambetta), ou en voirie urbaine, à l'image des dernières réalisations tram-train, avec un possible diverticule souterrain sous le plateau SNCF], aucune des deux configurations n'affectant les emprises ferroviaires actuellement en service [cf. Planche 4].

Planche 4 - Intermodalité CP/TER par reconstitution de la liaison ferroviaire historique



Cf. Étude refondatrice des Chemins de Fer de Provence [GIR Maralpin ; juin 2004]

Une telle réalisation devrait s'inscrire dans le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) auquel ressortit la Ville de Nice pour les quartiers de la Gare Thiers, et aurait une toute autre incidence sur les dessertes du grand Nice que les dérisoires intermodalités des gares du Sud et Thiers figurant dans le projet [cf. Planche 3].

3. UN PROJET DE GARE PEUT-IL ÊTRE CONÇU SANS S'ASSORTIR D'UN PROJET FERROVIAIRE ?

Le projet de Gare et Connexions peut-il se circonscrire au périmètre Sud de la gare ?

Il y a lieu de s'étonner que celui des trois maîtres d'ouvrage le plus soucieux d'interconnexion ferroviaire (SNCF Gares et Connexions) n'ait pas témoigné, dans ce projet dont il est porteur, plus d'intérêt à des évolutions à court terme (doublement des trafics TER à l'échéance 2020) et à des visions prospectives dont l'échéance n'est guère plus lointaine (mise en service progressive de la ligne nouvelle et développement de la Plaine du Var), évolutions qui requièrent pour le moins des réaménagements et/ou extensions d'infrastructures, lesquelles relèvent certes de RFF mais risquent de remettre en question les habillages architecturaux du projet.

De telles perspectives ne justifieraient-elles pas une réflexion conjointe avec la municipalité de Nice, pourtant soucieuse de valoriser les quartiers situés au Nord de la gare, d'ouvrir largement cette dernière sur sa façade Nord ?

RFF, maître d'ouvrage des voies et quais, n'est-il pas tenu d'afficher ses projets d'infrastructures à court et à long terme ?

On pourra enfin plus encore être surpris que RFF, pourtant maître d'ouvrage sur le périmètre ferroviaire (voies et quais), ne fasse aucunement état dans le projet des remaniements et extensions de voies nécessaires à court terme pour assurer la desserte et le transit ferroviaires occasionnés par le développement des trafics régionaux, nationaux et internationaux générés par la croissance des besoins de transport et la création de la ligne nouvelle LGV-Paca.

Sans même invoquer l'arrivée de la LGV et sa poursuite vers l'Italie (désormais actée), les besoins à très court terme ont été estimés à deux voies à quai supplémentaires, et l'on peut même présumer la nécessité d'exploiter désormais les voies en impasse situées de part et d'autre du bâtiment principal [cf. Planche 5] pour honorer les engagements pris en matière de cadencement des dessertes littorales.

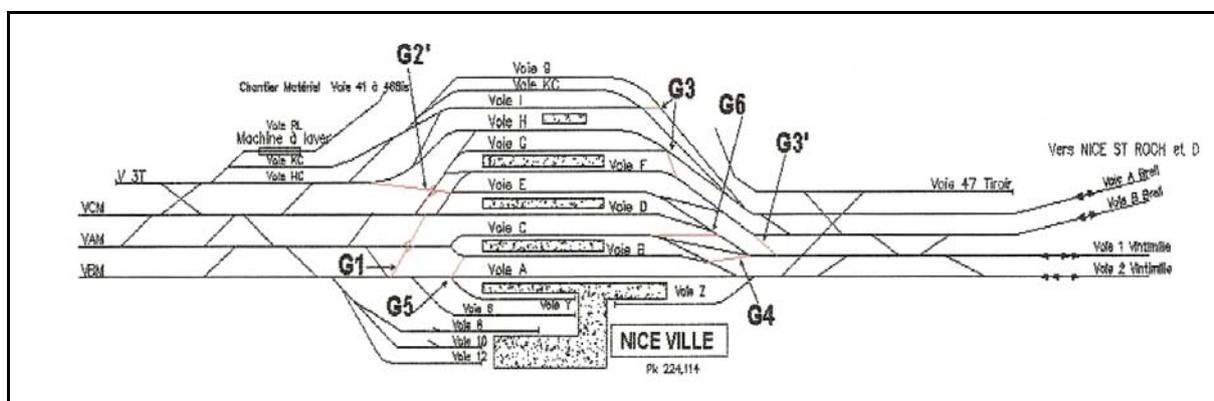


Planche 5 - Gare de Nice - Plan des voies

(situation actuelle avec mention des liaisons complémentaires envisagées pour augmenter la capacité à court terme de la gare)

[Dossier d'études LGV-Paca - 10.3 Capacité réseau et LGV - p. 13]

À ces aménagements *a minima*, dont il n'est même pas fait mention dans le projet, devront s'ajouter ceux, largement plus conséquents, requis pour la traversée-desserte des emprises par la ligne nouvelle.

ANNEXE 1

Les financeurs du projet

Région Provence Alpes Côte d'Azur	16,0 M€
Département des Alpes-Maritimes	9,9 M€
Communauté urbaine Nice Côte d'Azur	15,2 M€
Réseau Ferré de France	2,7 M€
SNCF	16,4 M€

ANNEXE 2

Quelques références clés relatives aux analyses et propositions du GIR Maralpin

Refondation des Chemins de fer de Provence - Aspects économiques

Juin 2004 ; 47 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/CpRefondAspectsEconom501.pdf>

Réexamen des zones de chalandise des gares CP (section urbaine et périurbaine)-

Octobre 2005 ; 16 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/CPChalandise510s.pdf>

Desserte de la conurbation azuréenne par la ligne littorale

Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future

Décembre 2005 ; 37 pages

<http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLigneLittorale06Capacite512.pdf>

Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle LGV-PACA

Rapport d'étape établi à la date du 20 juin 2007

Juin 2007 ; 67 pages

<http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLgv06EtudeGirMaralpin709.pdf>

Projet de Plan local d'urbanisme (PLU) de Nice - Enquête publique du 10 mai au 18 juin 2010

Observations et propositions du GIR Maralpin

18 juin 2010 ; 16 pages

<http://www.gir-maralpin.org/Interventions/NicePluEnqPublObservGir1006.pdf>

Schémas de desserte ferroviaire sur le territoire régional PACA aux horizons 2012, 2015, 2023 et 2040 - Observations du GIR Maralpin sur les réticulaires de dessertes proposés par RFF et propositions sur les aménagements d'infrastructures devant conférer la robustesse requise à l'exploitation du secteur Est

21 janvier 2011 ; 22 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerDessertesPacaObservGir2011.01.21z.pdf>



Nota : L'essentiel des travaux et publications du GIR Maralpin est en ligne sur son site Internet www.gir-maralpin.org

