

ANNEXES

**DÉCISIONS ET DÉLIBÉRATION DE LANCEMENT DE LA
CONCERTATION**

**SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION
PRESSE**

CONTRIBUTIONS DES REGISTRES

CONTRIBUTIONS PAR MAIL

CONTRIBUTIONS PAR COURRIER POSTAL

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE



Pôle d'Échanges Multimodal

TER Nice Saint-Augustin

Bilan de la concertation

CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

De: # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)
Envoyé: jeudi 16 mars 2017 16:29
À: 'Sylvie Feral'
Objet: RE: concertation-nice-saint-augustin@sncf.fr

Bonjour,

Nous vous remercions de votre contribution par mail au projet de déplacement de la gare SNCF et de création de la gare routière de Nice Saint Augustin.

Nous avons bien noté vos demandes qui seront intégrées dans le bilan de la concertation.

Cordialement,

Pour les maîtres d'ouvrage,

DAMIEN LATHUILE
Directeur de projet

SNCF – GARES & CONNEXIONS
AGENCE GRAND SUD
4, rue Léon Gozlan - CS 70014 - 13331 Marseille Cedex 03 www.gares-sncf.com – TWITTER :
@ConnectGares

—Message d'origine—

De : Sylvie Feral [<mailto:sylvie.feral@wanadoo.fr>] Envoyé : dimanche 12 mars 2017 15:05 À : #
CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR) Objet : concertation-nice-saint-augustin@sncf.fr

Bonjour,

Dans le projet de la nouvelle Gare SNCF , penser en priorité à L'USAGER du TER qui la fréquente au quotidien :

Il est très important d'avoir :

- Des panneaux d'information clairs et à jour,
- Un abri assez grand pour les jours de pluie,
- Des distributeurs de billets plus nombreux,
- Des agents de sécurité le soir

Il est essentiel d'avoir un PARKING GRATUIT réservé aux usagers SNCF, tram, bus avec un système de contrôle pour éviter les nombreux véhicules qui parasitent le parking actuel.

Cordialement .

De : revel.franck@free.fr [<mailto:revel.franck@free.fr>]
Envoyé : mardi 28 mars 2017 18:26
À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)
Objet : Concertation Publique "Gare SNCF NICE St-Augustin"

Bonjour,

Par ce mail je souhaite participer activement à la « Concertation Publique sur le déplacement de la Gare SNCF et la construction de la gare routière de NICE St-Augustin ». J'ai pu m'entretenir avec vos représentants présents sur site, lors d'une permanence du maître d'ouvrage en gare de Nice St-Augustin. (le 15/03/2017)
Je leur ai exposé les éléments suivants, qui je l'espère seront pertinents pour vos décisions futures.

* Navettes collines Nice-Ouest :

Il faut impérativement réussir la desserte de ce pôle pour les habitants du secteur « collines Nice-Ouest ».
C'est le point noir de la gare actuelle qui est uniquement desservie par une ligne de bus « littorale » (Ligne d'Azur 9/10).
A titre d'exemple, les lignes de bus actuelles n°8/11/12 relient le secteur « Collines » au « Centre ville » en omettant un passage par le secteur « Arénas ».
Énormément d'actifs/étudiants de cette zone se rendent sur le pôle « NICE Arenas » pour y travailler ou pour prendre le TER, mais utilisent leur véhicule pour accéder à cette zone. Cela représente des trajets de 3/5 km, pour la plupart qui pourraient être réalisés en navette/bus plutôt que d'encombrer le réseau routier et les stationnements si peu nombreux.
La création de ces navettes (depuis Av Ste Marguerite, Bd Napoléon III, Corniche Fleurie...) est primordiale pour se connecter aux autres transports comme TER et Tramway.

* Parking relais :

Malgré la présence de navettes efficaces je l'espère, un parking relais à prix attractif (200 places comme l'ancien Parc AZUR) reste pertinent pour les besoins occasionnels d'avoir son véhicule disponible.
A titre d'exemple, un RDV le soir avec des contraintes d'horaires et de lieu, que la navette ne peut garantir.

* Commodités :

Pour faciliter l'accès en vélo, trottinette etc ... une consigne ou espace surveillé pourrait favoriser l'usage de ces moyens de transports pour diversifier les possibilités.

* Accès aux quais de la gare SNCF :

Après consultation des variantes et options, il est impératif que l'accès aux quais puissent se faire de part et d'autre des voies.
Et ce quel que soit la direction finale des voyageurs.
Les quais doivent proposer des passerelles et ascenseurs pour garantir toutes les combinaisons, et assurer un flux intelligent des voyageurs, sans contraindre à faire des détours illogiques.
A titre d'exemple, la gare de Monaco combine parfaitement un multi-accès et une desserte de tous les quais quel que soit l'accès initial du voyageur.

* Desserte de la gare SNCF:

Elle devrait augmenter et offrir une cadence plus forte en heure de pointe, afin de soulager l'affluence de voyageurs.
Les trains sont très sollicités à cette gare (étudiants, actifs, touristes pour l'aéroport)

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ma participation.

Je me tiens à disposition par mail ou téléphone, pour toute précision sur les spécificités du secteur, que je connais bien à force de fréquenter la gare SNCF et ce quartier.

Bien cordialement
Franck REVEL
Tél : 06.81.79.25.02
@ : revel.franck@free.fr

Pôle d'Échanges Multimodal

TER Nice Saint-Augustin

Bilan de la concertation

De : RICARD MIRMAN Ghislaine [<mailto:ghislainericard@yahoo.fr>]

Envoyé : lundi 3 avril 2017 11:28

À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

Objet : Concertation

Bonjour,

Dans le cadre de votre concertation, je souhaiterais apporter ma pierre à votre moulin.

J'habite Antibes et je prends régulièrement le train.

Vous avez choisi la version : escalier/ascenseur pour accéder aux quais. Je pense que c'est une erreur.

1/ A Antibes, Il y a très peu de personnes qui utilisent l'ascenseur..... trop long. Il faut attendre l'arrivée de l'ascenseur, attendre que les portes s'ouvrent, entrer dans l'ascenseur et ensuite attendre le déclenchement et arriver ensuite à l'étage au dessus et enfin s'extraire de l'ascenseur.... Ennuyeux - Pénible par l'attente et donc non utilisé. Les personnes qui l'utilisent son, pour la plupart, des étrangers en vacances relativement chargés. Les autres préfèrent utiliser l'escalier étroit qui se situe à l'extérieur, même les personnes relativement encombrées.

2/ Il est assez sale. Situés en bout de gare, on ne lui prête pas d'attention malgré son look moderne fait de glaces vert pâle et d'acier

C'est pourquoi je préconise un ESCALATOR PLAT et une RAMPE HANDICAPES

A - ESCALATOR PLAT - type la rampe d'accès mécanique située à Carrefour Antibes

1/ Parce que l'on peut toujours l'utiliser lorsqu'on est en fauteuil roulant ou lourdement chargé

2/ Parce qu'il nous fait gagner du temps car on peut courir dessus

3/ Parce que les usagers se serrent à droite lorsqu'ils ne progressent pas pour laisser la gauche à ceux qui marchent

4/ Parce qu'il y a moins d'entretien que pour un ascenseur

B - RAMPE D'ACCÈS

1/ Parce que les personnes ne se sentant pas d'utiliser l'escalator ont la possibilité de progresser vers le quai de manière traditionnelle

2/ Parce qu'il est plus facile aux utilisateurs de vélos ou trottinettes de rejoindre le quai

3/ Parce que si l'escalator plat tombe en panne, on peut utiliser de la même manière l'escalator et la rampe sans que l'un ou l'autre soit encombré.

C - AMÉNAGEMENT URBAIN

Il est la suite logique aux aménagements utilisés dans les aéroports - C'est la première image qu'auront les étrangers de Nice : L'accueil doit être au niveau de ce qu'ils ont connu tout au long de leur voyage et digne d'une ville et d'un département touristiques (sachant que j'émet des doutes quant à leurs conclusions sur l'état extérieur et intérieur des trains).

Ces deux aménagements partiraient du pont-rail pour arriver sur le quai. Je pense que LA VARIANTE 3 serait la moins onéreuse. Pour la voie 2, les accès partiraient de sous le pont-rail pour accéder au quai.

Bien entendu, cet escalator doit être situé sous un auvent. L'auvent prendrait appui sur le pont rail et arriverait sur le quai. Il serait suffisamment long pour que les gens puissent s'y abriter du soleil et de la pluie avec bancs et distributeurs de boissons.

Voilà, voilà ma petite contribution. J'espère que le choix final me fera plaisir.

Bonne réflexion.

Ghislaine RICARD-MIRMAN

De : BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT [<mailto:bastalinenouvellebiot@gmail.com>]

Envoyé : samedi 8 avril 2017 13:06

À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

Cc : BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT

Objet : AVIS de l'association BLNB dans le cadre de la concertation sur le déplacement de la gare Saint-Augustin

Bonjour

Le projet de déplacement de la Gare de St Augustin , qui vise à engager au plus tôt l'achèvement de la Voie rapide Nord (voie Mathis), nous semble compromettre la réalisation de la 3^{ème} voie ferroviaire entre St Augustin et Nice Ville.

Nous demandons la **préservation des emprises nécessaires en vue de la réalisation de cette 3^{ème} voie ferroviaire**. (voir verbatim réunion du 22 mars 2017 à Nice)

En effet la réalisation de la 3^{ème} voie ferroviaire, qui fait d'ailleurs l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) dont le délai de réalisation a été prorogé par Décret jusqu'au 23 septembre 2023, est d'importance capitale pour désaturer le réseau actuel .

Autres remarques :

Nous déplorons

- **L'absence de parking dédié** pour ce PEM (ce n'est qu'une option en phase 2) , sachant que le parking MIN est déjà saturé

- La **difficulté d'accès aux trains pour les vélos et autres cycles** (voir verbatim réunion du 22 mars 2017 à Nice)

Nous pensons

- qu'il faudrait également une **zone dépose-minute**

- **que la variante 1 avec gare biface** est préférable

- qu'un simple auvent pour les voyageurs serait inadéquat (solution 2). La **solution1** est préférable .

BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT !

association loi 1901 n° W061008440

M Zampetti

président

Pôle d'Échanges Multimodal

TER Nice Saint-Augustin

Bilan de la concertation

De : REYNAUD Cedric [<mailto:Cedric.REYNAUD@cote-azur.cci.fr>]

Envoyé : lundi 3 avril 2017 10:14

À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

Objet : Avis concertation PEM Nice Saint-Augustin

Bonjour,

Je souhaite apporter ma contribution au dossier sur les PEM de Nice Saint-Augustin.

Je suis entièrement favorable à ce projet de création d'un pôle d'échange sur le secteur Saint-Augustin, à proximité de l'actuel MIN, qui sera bénéfique pour l'organisation de tous les déplacements de la ville ainsi que du département et même à plus large échelle avec l'accueil de la future Ligne Nouvelle PCA et la proximité à l'aéroport, relié au PEM par la ligne T2 du tramway.

Néanmoins, le dossier soumis à concertation publique manque d'illustrations et de visuels pour se projeter dans le futur pôle d'échange. Par ailleurs, il manque des éléments concernant l'organisation des mobilités douces (vélo, marche à pied) autour du PEM, mobilité qui était annoncée comme un des points centraux du projet.

En ce qui concerne les différentes variantes d'accès à la gare, la variante 1bis est clairement la meilleure car une gare bifaces agrandit son accessibilité pour les piétons.



Cedric REYNAUD - CHARGE D'ETUDES FONCIER ECONOMIQUE ET TRANSPORT

CCI Nice Côte d'Azur

20 boulevard Carabacel - CS 11259 - 06005 Nice Cedex 1

T. : 04.93.13.74.97 - M. : 74 97

1

-----Message d'origine-----

De : LDESORTES.JENNINGS [<mailto:ldesportes.jennings@orange.fr>]

Envoyé : samedi 8 avril 2017 13:34

À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR) Cc : Bureau SJR Objet : avis association SJR dans le cadre de la concertation sur le déplacement de la gare Saint Augustin

avis de l'association SJR dans le cadre de la concertation sur le déplacement de la gare Saint Augustin

Le projet de déplacement de la Gare de St Augustin , qui vise à engager au plus tôt l'achèvement de la Voie rapide Nord (voie Mathis), nous semble compromettre la réalisation de la 3ème voie ferroviaire entre St Augustin et Nice Ville.

Nous demandons la préservation des emprises nécessaires en vue de la réalisation de cette 3ème voie ferroviaire. (voir verbatim réunion du 22 mars 2017 à Nice) En effet la réalisation de la 3ème voie ferroviaire, qui fait d'ailleurs l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) dont le délai de réalisation a été prorogé par Décret jusqu'au 23 septembre 2023, est d'importance capitale pour désaturer le réseau actuel .

Autres remarques :

Nous déplorons

- L'absence de parking dédié pour ce PEM (ce n'est qu'une option en phase 2) , sachant que les parkings alentours (MIN , CADAM) sont déjà saturés
- La difficulté d'accès aux trains pour les vélos et autres cycles (voir verbatim réunion du 22 mars 2017 à Nice)

Nous pensons

- qu'il faudrait également une zone dépose-minute
- que la variante 1 avec gare biface est préférable
- qu'un simple auvent pour les voyageurs serait inadéquat (solution 2). La solution 1 est préférable .

Association Saint-Julien Roquefort

(association de quartier à Biot , loi 1901) L Desportes-Jennings présidente

De : Christianne COUSINIE [<mailto:cousinie.christianne@wanadoo.fr>]

Envoyé : vendredi 24 mars 2017 22:26

À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)

Objet :

Bonjour

Veuillez trouver ci-joint les observations ACL quant au déplacement de la gare Saint Augustin

Cordialement

Cousinié Christianne

Association des Citoyens Laurentins

265, bd Louis Roux – 06700 St Laurent du Var
Tél. 0493315681 – E-mail : cousinie.christianne@wanadoo.fr

Association Loi 1901 – déclaration N°19041

Sous-préfecture de Grasse – A-Mmes

Concertation publique sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la gare routière de Nice Saint Augustin.

Bref compte rendu de la réunion du 22/03/2017 à la salle Linée, Arénas, Nice.

Il s'agit de déplacer la gare actuelle de 500mètres, coût estimé entre 47M€ et 57 M€
Il n'est pas question de parler de la 3^{ème} voie ni de la LN (Ligne Nouvelle) la concertation ne concerne que le déplacement de la gare.
La nouvelle gare Saint Augustin se trouvant en zone inondable, mais c'est permis pour les moyens de transports, elle sera donc surélevée à 10m GNF. Elle sera accompagnée d'une gare routière bus située à 3 m GNF donc inondable.

Un parking de 100 à 200 places est prévu. Pour une fréquentation annoncée et heureusement peu probable, de 75 000 passagers/jour dans cette gare, souriez !

De fait, il s'agit à la fois de situer cette gare au centre du futur projet d'urbanisme et de libérer la possibilité de créer un tunnel de sortie pour la voie Mathis. Il s'agit plausiblement surtout de poser les jalons de la gare TGV alors que son passage sur le Var n'a pas de solution.

Sur le cahier de la gare Saint Augustin un témoin évoque que 10 pages du document numéroté ont été arrachées

Observations ACL

Déplacer une gare pour la situer au centre d'un ensemble immobilier qui n'existe d'autant pas que le MIN est toujours en place semble bien couteux pour l'économie des ménages. Cette gare est la moins fréquentée du 06 et ce projet n'est pas destiné à servir les voyageurs, la réfection des gares n'augmente en rien la fréquence des TER. Aucune solution pour les deux, voire quatre voies nouvelles, n'est offerte pour franchir le VAR ? Présenter ce projet en interdisant d'évoquer les sillons est incompréhensible !

Si le déplacement de cette gare s'avère nécessaire pour la création du tunnel Magnan, au moins que les frais engagés soient minimum et ne condamnent pas l'étude d'un tracé LGV pérenne, hors risques d'inondation, de submersion marine et facilitant l'embarquement en centre-ville.

ACL demande toujours un plan global de déplacement élaboré en amont avec les associations et non servit ficelé de façon tout à fait despotique !

Christianne Cousinié

Présidente ACL



ASSOCIATION DES AMIS DU RAIL AZURÉEN

156 bd Napoléon III - Bourgogne A - 06200 NICE ✦ ☎ 0493 210 875 ✦ Me amisdurailazureen06@free.fr

Nice le 25 mars 2017

Contribution des Amis du Rail Azuréen à la concertation publique sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la « future » gare routière de Nice-St Augustin

Une concertation publique a eu lieu le 22 mars au Parc Phoenix sur le futur pôle modal du Grand-Arénas. En fait il s'agissait pour l'heure d'une concertation sur le déménagement de la gare de Nice-St Augustin actuelle pour la rebâtir à quelques centaines de mètres plus à l'ouest au-dessus du pont cadre nouvellement construit pour le passage du tram ligne 2. De la présentation qui nous a été faite, avec diverses possibilités d'accès à la gare, nous retiendrons la plus utile aux usagers « un seul accès à la gare et une passerelle avec ascenseurs pour desservir les quais ». Comme nous l'avions déjà souligné lors d'une première présentation, cette gare n'aura pas de parking propre sauf peut-être à partir de 2023 voire 2030 mais ce n'est pas certain.

On a dénoncé la gare "betterave" dans le nord de la France très éloignée de toutes habitations. La gare multimodale Nice-Aéroport sera peut-être un cas unique, une gare multimodale desservant le 2^{ème} aéroport de France, au cœur d'un centre d'échanges tram, bus, TER, déplacements doux, sans parking lors de son ouverture et peut-être pendant de longues années! Aura-t-elle un parking un jour? Fi des stationnements des deux-roues, des véhicules propres et autres... En effet les terrains limitrophes sont voués à des opérations immobilières sans plus de précisions. Nous espérons que le bon sens l'emportera et que les promoteurs prendront acte de nos observations et de celles d'autres associations.

De nombreux usagers collinaires riverains du TER se garent aujourd'hui tout au long de l'avenue Grinda, au parking Victorine ; les élèves du Lycée des Eucalyptus sont à 800 m de l'établissement scolaire, la nouvelle gare St Augustin construite, le parking Victorine sera à plus d'un km et le lycée à plus de 1.600 m. Si rien n'est fait pour ces usagers TER, un parking ou une desserte bus, ils désertent le rail et certains se déplaceront en véhicule venant alimenter le flux pendulaire routier...

En fait, la vraie nature du projet débattu aujourd'hui n'est pas la construction et le fonctionnement de la future gare multimodale puisqu'elle ne sera opérationnelle qu'à partir de 2030, mais de préparer la sortie de la voie Mathis vers la route de Grenoble sur l'aire de la gare actuelle de Nice- St Augustin. Les deux voies Mathis est > ouest et ouest > est ont déjà bien entamé la possibilité de prolongement de la 3^e voie littorale entre Cagnes/Mer et Nice-Ville. S'agirait-il par ce projet de raccordement routier de dissimuler le coup de grâce à la réalisation d'une troisième voie entre Nice-Aéroport et l'entrée en gare de Nice-Ville? Projet pourtant essentiel pour l'exploitation ferroviaire des prochaines années sur l'aire niçoise ! Aux oubliettes le futur RER au 5', 10' entre Mandelieu et Menton ?

La connexion avec le tram ne tient pas puisque les travaux actuels démontrent qu'il passera à 50 m de la gare de Nice-St Augustin actuelle. Dans le projet Nice St Augustin, Il est vrai que la future sortie de la voie Mathis va favoriser la fluidité du trafic routier, mais comme nous le savons tous, pour combien de temps ? Jusqu'à cette heure tous les travaux d'écoulement de trafic routier ont amené toujours plus de véhicules et de saturation...Même si la future ligne 2 du tram va faciliter le report d'automobilistes sur ce nouveau transport en commun, ce sera sans commune mesure, à notre avis, avec l'augmentation du trafic routier à échéance (Voir les embouteillages de trafic sur la pénétrante du Paillon et les voies Mathis).

Alors quoi ? De réelles opérations de dissuasion ont été réalisées par la ville de Nice, la ligne 1 du tram avec les aires de stationnements origine terminus du tram et différents pôles d'échanges sur la ligne, les limitations de circulation routière en centre-ville, la participation aux travaux de modernisation ferroviaires etc. Mais est-ce suffisant ? Les pouvoirs publics dans le passé sont restés trop attentistes. Les investissements dans les transports collectifs ferroviaires et routiers doivent être à un très haut niveau pour combler les retards d'infrastructures : faciliter le

déplacement des personnes (mobilité), mettre un frein aux pollutions routières qui dégradent l'environnement provoquent le réchauffement climatique et portent atteintes à la santé publique.

À retenir que les riverains de la rue Grinda (sortie actuelle ouest de la voie Mathis) auront sûrement une circulation moins dense sous leurs fenêtres.

OUI nous soutenons la ligne nouvelle qui sera opérationnelle en 2030 si les délais sont respectés mais pas l'entrée à deux voies en gare de Nice-Ville ! Alors qu'aujourd'hui la DUP existe pour effectuer les travaux entre Cagnes/Mer et Nice, réaliser la 3^e voie littorale, et ainsi, améliorer rapidement le trafic TER quotidien.

OUI pour le Pôle Nice-Aéroport avec les équipements complets d'une gare multimodale. OUI pour le raccordement ferroviaire au futur MIN de la Gaude.

Ces remarques s'inscrivent dans la logique d'un TER niçois à la hauteur des enjeux de la mobilité dans les 50 ans à venir et dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution qui définissent les conditions de vie sur notre planète.

NG 2017

Pôle d'Échanges Multimodal
TER Nice Saint-Augustin
Bilan de la concertation

De : GIOFFREDO Anne [mailto:Anne.GIOFFREDO@cote-azur.cci.fr]
Envoyé : vendredi 7 avril 2017 10:24
À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)
Cc : LATHUILLE Damien (SNCF MOBILITES / SNCF GARES ET CONNEXIONS / DEV AG GRAND SUD); REYNAUD Cedric;
LEVERE Bernard; LUCCIN-WILSON Ketty; PODO Julie
Objet : avis CCI Nice Côte d'Azur/concertation pôle d'échanges Nice St Augustin

Bonjour,

Je vous de trouver ci-joint l'avis de la CCI Nice Côte d'Azur dans le cadre de la concertation sur le projet de pôle d'échanges multimodal Nice St Augustin.
L'original vous est envoyé ce jour par Chronopost.

Cordialement,


Anne GIOFFREDO - RESPONSABLE TRANSPORTS ET MOBILITE
CCI Nice Côte d'Azur
20 boulevard Carabacel - CS 11259 - 06005 Nice Cedex 1
T. : +33 (0)4 93 13 73 15
Allo CCI : 0 800 422 222 - Gratuit depuis un poste fixe
www.cote-azur.cci.fr



SNCF Gares & Connexions
Bâtiment Mistral – Concertation PEM NSA
Étage 3 – Bureau 300
4, rue Léon Gozlan – CS 70014
13331 MARSEILLE CEDEX 03

Nice, le 07 AVR. 2017

Madame, Monsieur,

La CCI Nice Côte d'Azur souhaite contribuer à la concertation en cours sur le pôle d'échange multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin. Aussi vous trouverez, ci-après, notre position et nos observations sur ce projet.

Nous sommes très favorables à la réalisation de cet équipement majeur. Stratégiquement sit au carrefour de flux métropolitains, interurbains, nationaux et internationaux, il permettra connecter efficacement les différents modes de transport :

- train, tramway, cars, bus, avion, modes actifs dès la première phase,
- voitures particulières avec la réalisation d'un parking en deuxième phase (après départ MIN), si cette option est confirmée.

Ce pôle d'échanges constitue un élément structurant du futur quartier du Grand Arénas et confèrera une accessibilité exceptionnelle au centre d'affaires international et à son parc d'expositions. Plus largement, il valorisera l'Opération d'Intérêt National Eco-Vallée, qui pour être irriguée en transports en commun depuis le PEM, notamment par les lignes 2 et 3 tramway.

Nous avons, de plus, bien noté que le projet est totalement compatible avec celui de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) et que la gare nouvelle Nice Aéroport pourra être construite ultérieurement tout en maintenant en service le PEM. Il nous paraît d'ailleurs opportun d'étudier la possibilité de mettre en place une desserte TGV du PEM sans attendre la réalisation de la LN PCA.

Concernant les variantes d'accès aux quais, « l'option sur la variante 1/gare ferroviaire biface nous paraît optimale en terme d'accessibilité. Elle combine en effet un accès aux 2 quais par passerelle et ascenseurs depuis l'espace multi-services (si son emplacement à proximité des quais est bien confirmé) et un accès par escalier et ascenseur depuis le boulevard René Cassi. Toutefois une analyse multicritère des différentes variantes serait opportune pour éclairer le choix.

Concernant la variante « parking – option en phase 2 », nous considérons que la création d'un parc de stationnement est nécessaire en vue de favoriser le rabattement des voitures vers TER et le tramway au niveau du pôle multimodal. Il conviendra d'ailleurs de proposer un tarification de type parc-relais pour les usagers des transports en commun, en veillant à éviter une utilisation par les passagers de l'aéroport.

La capacité prévue pour ce parking (100 à 200 places) nous semble par contre insuffisante au vu des enjeux de report modal vers le TER et le tramway, même si nous avons bien noté que pour le tramway, il est privilégié un rabattement au niveau du CADAM. Nous considérons qu'une étude doit être menée pour mieux évaluer le besoin en stationnement.

De plus, il nous semble opportun d'intégrer au sein du PEM (et ce dès la première phase) un dépose-minute, un stationnement vélo sécurisé ainsi que des stations Auto Bleue et Vélo Bleu.

Concernant la gare routière, il conviendrait de préciser si les caractéristiques présentées dans la plaquette de la concertation correspondent à la phase 1 ou la phase 2 et quelles sont leurs évolutions d'une phase à l'autre. Est-il également prévu un accueil des cars de tourisme ?

En lien avec les fréquentations prévisionnelles du PEM figurant dans le dossier, il nous semble important de présenter les dessertes TER, cars et bus envisagées par le CR PACA et la Métropole Nice Côte d'Azur dans le cadre du projet et de la mise en service de la ligne 2 du tramway. Ainsi, comment vont être réorganisés les réseaux urbain et interurbain ? La desserte des terminaux 1 et 2 de l'aéroport sera-t-elle modifiée ?

Enfin, dans le cadre de l'enquête publique à venir, il sera important de présenter davantage d'illustrations (vues 3D, plans et coupes) en complément des textes descriptifs. Celles-ci nous paraissent essentielles pour faciliter la visualisation et la compréhension de ce projet complexe (gestion des flux internes, accessibilité tous modes, autres composantes du programme Grand Arénas et leur liaison avec le PEM...).

Je vous remercie par avance de prendre en compte nos observations, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,


Jean-Pierre SAVARINO

DIRECTION APPUI AUX ENTREPRISES ET TERRITOIRES
Dossier suivi par Anne GIOFFREDO
Email : anne.gioffredo@cote-azur.cci.fr – Tél. : 04.93.13.73.15
Ref. : 170404-51215

20, boulevard Carabacel - CS 11259 - 06005 NICE CEDEX 1 - FRANCE
T. 0 800 422 222 - F. + 33 (0)4 93 13 73 99 - International +33 (0)4 93 13 73 17 www.cote-azur.cci.fr

Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin Bilan de la concertation

De : Amanda Bouard [<mailto:amanda.bouard@fnepaca.fr>]

Envoyé : vendredi 7 avril 2017 13:22

À : # CONCERTATION NICE SAINT-AUGUSTIN (MR)

Cc : Gilles Marcel; Stephane Coppey

Objet : Contribution de FNE PACA Enquête publique déplacement gare TER de Nice-St-Augustin



Monsieur Jacques Frossard
Directeur Territorial PACA
SNCF Réseau

Objet : Transmission de la contribution de FNE PACA dans le cadre de l'Enquête publique relative au déplacement de la gare TER de Nice-St-Augustin

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de trouver ci-joint la contribution de notre fédération régionale FNE PACA dans le cadre de l'Enquête publique concernant le déplacement de la gare TER de Nice-St-Augustin.

En espérant que vous serez attentif à nos remarques, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes respectueuses salutations

Gilles Marcel
Président de FNE PACA

France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
14 Quai de Rive Neuve - 13 007 Marseille
Tél. standard : 04 91 33 44 02 - contact@fnepaca.fr - www.fnepaca.fr



Amanda Bouard

Chargée de mission
Transports / Déchets / Industrie

14 Quai de Rive Neuve - 13 007 Marseille
Tél. : 04 91 33 44 02

www.fnepaca.fr

Retrouvez nous sur facebook



Monsieur Jacques Frossard
Directeur Territorial PACA
SNCF Réseau

Objet : Transmission de la contribution de FNE PACA dans le cadre de l'Enquête publique relative au déplacement de la gare TER de Nice-St-Augustin

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de trouver ci-joint la contribution de notre fédération régionale FNE PACA dans le cadre de l'Enquête publique concernant le déplacement de la gare TER de Nice-St-Augustin.

En espérant que vous serez attentif à nos remarques, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes respectueuses salutations.

Gilles Marcel
Président de FNE PACA

France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur

Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
14 Quai de Rive Neuve - 13 007 Marseille
Tél. standard : 04 91 33 44 02 - contact@fnepaca.fr - www.fnepaca.fr



Contribution de FNE PACA à l'Enquête Publique Déplacement Gare TER Nice-St-Augustin
7 Avril 2017

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DEPLACEMENT DE LA GARE TER DE NICE-ST-AUGUSTIN

Contribution de France Nature Environnement PACA

La SNCF envisage, avec le soutien de l'ensemble des partenaires institutionnels dont l'EPA Plaine-du-Var, le déplacement de la gare TER de Nice-Saint-Augustin de son site actuel sur l'extrémité est de l'actuel site du MIN de Nice.

France Nature Environnement PACA n'est pas défavorable à ce déplacement. Pour autant, notre fédération note que :

- le site actuel présentait l'avantage d'une proximité avec les quartiers d'habitation environnants ; la correspondance y était bien assurée avec les lignes fortes 9 et 10 du réseau de bus Lignes d'Azur
- le site projeté est proche de l'aéroport et des secteurs d'urbanisation en développement, mais situé en zone inondable.

Notre fédération émet toutefois une **importante réserve sur les conditions d'accès à pied et en transport en commun** à ce nouvel équipement pendant les différentes phases de chantier qu'il connaîtra, voire au terme de son aménagement. En effet, il sera demandé aux usagers du train, nombreux dans cette gare :

- dans un des sens de déplacement, de franchir (montée + descente) **une passerelle** située au-dessus des voies (temps, pénibilité, risque de dysfonctionnement d'un des deux ascenseurs installés en extérieur...)
- de gravir (respectivement descendre) un plan incliné selon des modalités non précisées à ce jour : escalier, escalator ...
- de parcourir une distance conséquente à pied vis-à-vis des arrêts du tramway, non situés directement en pied de gare (sauf celui en direction de l'aéroport).

Les **conditions d'intermodalité**, dont il est reconnu que l'amélioration conditionne fortement l'usage des transports collectifs, **seront donc ici dégradées**, et il y a fort à craindre que cela se traduise par une baisse de fréquentation de cette gare TER, ou pour le moins du confort des usagers.

Par ailleurs, France Nature Environnement PACA tient à rappeler ses **importantes réserves quant au tracé envisagé pour la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur**, dont la perspective impacte fortement la conception de la nouvelle gare TER de St-Augustin et les conditions futures de déplacement de ses usagers (nombreuses phases de chantier, parcours modifiés, environnement dégradé ...). Notre fédération rappelle à cette occasion :

- qu'aucune étude ne justifie la desserte d'un aéroport de la taille de celui de Nice par des trains à grande vitesse
- que la solution de faire passer la Ligne Nouvelle par cette gare contraindra fortement la circulation des trains régionaux, nationaux et internationaux entre les gares de Nice-Thiers et Nice-Saint-Augustin (une seule voie ferrée par sens de circulation), dont les trains à grande vitesse prévus pour s'arrêter deux fois à 5 minutes d'intervalle, et même trois en 15 minutes si la gare TGV de Sophia-Antipolis devait être réalisée
- que ce tracé se traduit par une conjonction d'infrastructures de déplacement dans le site urbain contraint de St-Laurent-du-Var, avec son cortège de nuisances visuelles et sonores.

Ces remarques renforcent l'**avis global réservé** que porte notre fédération sur l'actuel projet de déplacement de la gare TER de Nice-Saint-Augustin.

Pôle d'Échanges Multimodal
TER Nice Saint-Augustin
Bilan de la concertation

De : GIR Maralpin [<mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr>]
Envoyé : samedi 8 avril 2017 05:02
À : # CONCERTATION NICE SAINT AUGUSTIN (MR)
Cc : BRULÉ Claude; DESRIAUX Pierre
Objet : Concertation Gare st. Augustin - Avis du GIR Maralpin
Importance : Haute

GIR Maralpin à SNCF Gares & Connexions – Concertation PEM NSA – à l'attention de M. Damien Lathuile, Chef du Projet

Veillez trouver, sous fichier joint, l'avis du GIR Maralpin [Lettre d'envoi ; Texte (5 pages) ; Planches (6 pages) ; Annexe (2 pages)] sur le Projet soumis à concertation du 9 mars au 8 avril 2017.
Nous vous en souhaitons bonne réception
Avec nos meilleures salutations

Jacques Molinari, Secrétaire scientifique
GIR Maralpin
49, avenue Cernuschi
F 06500 MENTON
xx33 (0)4 93 35 35 17
www.gir-maralpin.org

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUB-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

SECRÉTARIAT : 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

SNCF Gares & Connexions
Concertation PEM-NSA
À l'attention de Monsieur Damien LATHUILE
Directeur de Projet
Bâtiment Mistral
Étage 3 – Bureau 300
4, rue Léon Goslan – CS 70014
13331 MARSEILLE CEDEX 03

Menton, le 7 avril 2017

Notre réf. : CD.2017.04.07.SncfG&CConcertationPemNsaAvisGir
Objet : Concertation PEM-NSA – Avis du GIR Maralpin

RECOMMANDÉ AVEC A.R.

Monsieur le Chef du Projet,

Le GIR Maralpin a l'honneur de vous faire parvenir ci-joint sa contribution à la Concertation publique sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la gare routière de Nice Saint Augustin.
Ainsi que nous l'avons exprimé lors de la réunion de concertation du 22 mars dernier, nous souhaiterions accéder, pour la poursuite de nos analyses des enjeux du projet, à des documents techniques, notamment de données topographiques plus précises que celles relevées dans les documents relatifs aux projets routiers.

Nous vous en remercions par avance et, en vous souhaitant bonne réception en temps utile de notre contribution à la Concertation, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef du projet, l'expression de notre considération distinguée.

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE
DE RÉFLEXION MARALPIN**
49, Avenue Cernuschi
F 06500 MENTON
Tél : 33 (0)4 93 35 35 17
Fax : 33 (0)4 93 35 35 17
Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr
Internet : www.gir-maralpin.org
Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique

Pièce jointe : Contribution du GIR Maralpin au 7 avril 2017
[13 pages dont Texte (5 pages), Planches (6 pages), Annexe (2 pages)]

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 Agrée 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 (DST-AR) et de la COPHUCAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : j.molinari@sepadeco.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.

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 déborde 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.

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

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.

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 *Nice 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 Nice, et atteste les difficultés d'exploitation du secteur St Augustin – Nice Thiers qui constitue en fait l'*avant gare* de Nice.

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 Nice 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.

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

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].

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.

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>)

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

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 maladroites 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.

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

⁵ mercredi 22 mars 2017 au Parc Phoenix de Nice

⁶ Ainsi en est-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

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"*.

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/3emeVoieNoteGysvssels.2003.09.10\(a\).pdf](http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieNoteGysvssels.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 délaisés 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

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 Bahougue, préfigurateur de l'EPA Plaine du Var

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

serait alors fort regrettable qu'un ouvrage routier, même utile, puisse compromettre le développement futur du réseau ferroviaire.

3. Emprises contraintes pour la 3ème 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°s 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.

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

ANNEXES

Illustrations
9 Planches [6 pages]

Pièce jointe

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]

Consultation publique
Sur le déplacement de la gare SNCF et la construction de la gare routière
de Nice Saint-Augustin
□
Contribution du GIR Maralpin
□

PLANCHES

- Planche 1 - Le projet soumis à concertation
- Planche 2 – Projet Tunnel de la Victorine – Les deux variantes de tracé
- Planche 3 - Schéma simplifié des installations projetées pour la Troisième voie
- Planche 4 - PLU Nice - Compatibilité avant modifications
- Planche 5 - PLU Nice - Compatibilité après modifications
- Planche 6 – Sortie Ouest de la Voie Mathis – Insertion dans les emprises de la gare de St. Augustin
- Planche 7 – Disposition des voies de la gare de St Augustin dans le projet de troisième voie littorale
- Planche 8 – Configuration actuelle de la gare de St. Augustin
- Planche 9 – Dispositions adoptées pour faciliter l'insertion de la Variante 2 de la Voie Mathis

□

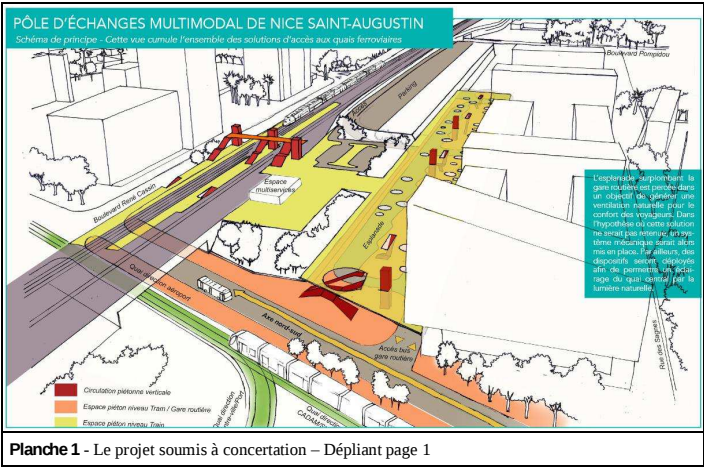
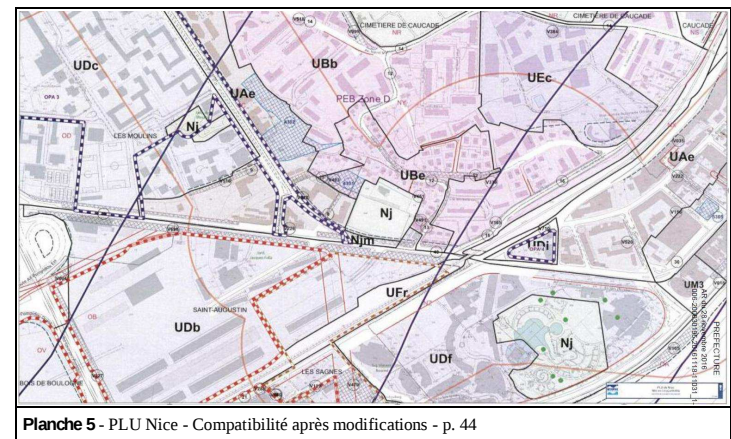
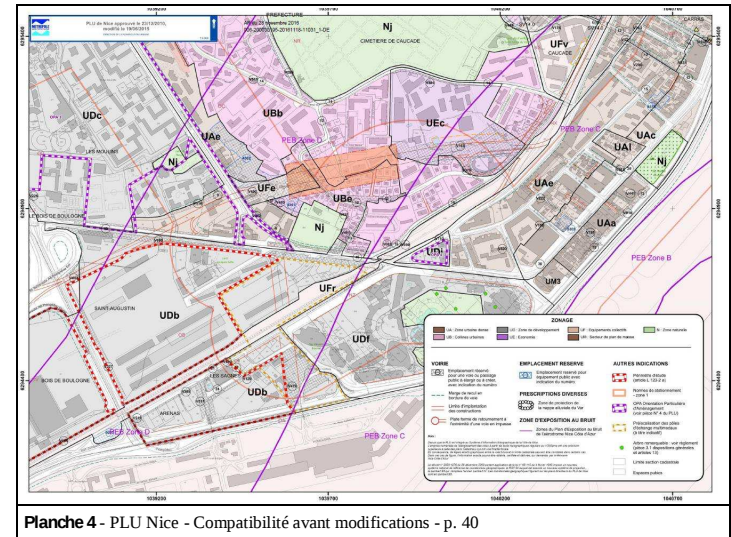
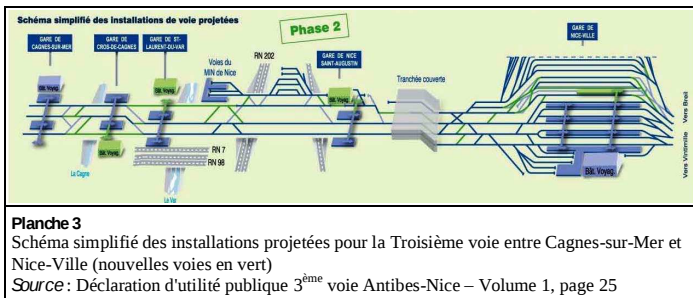
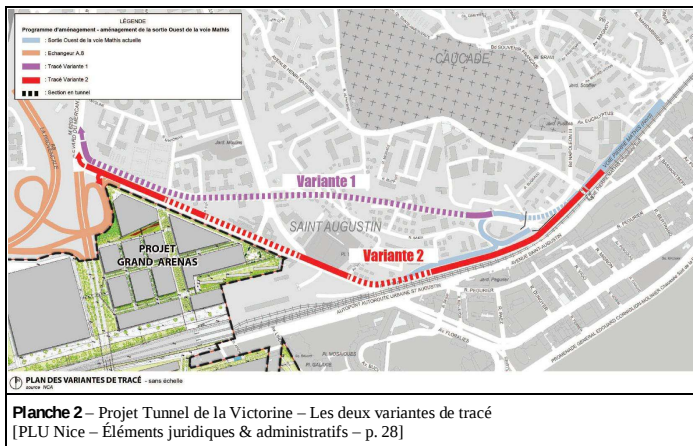
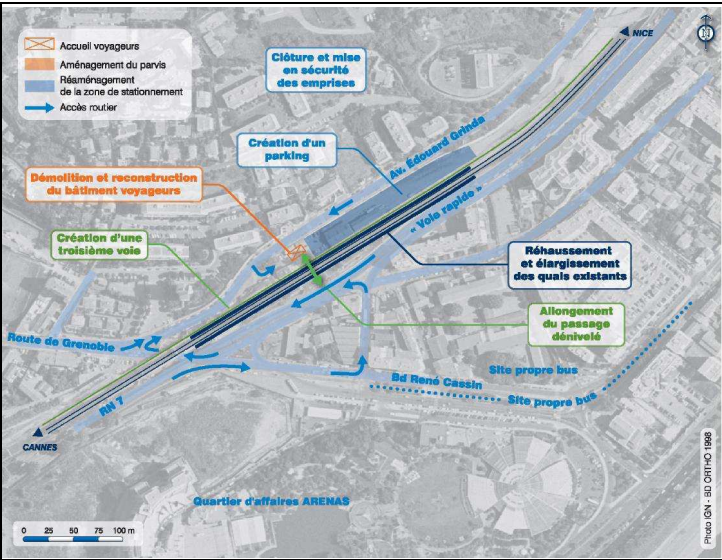
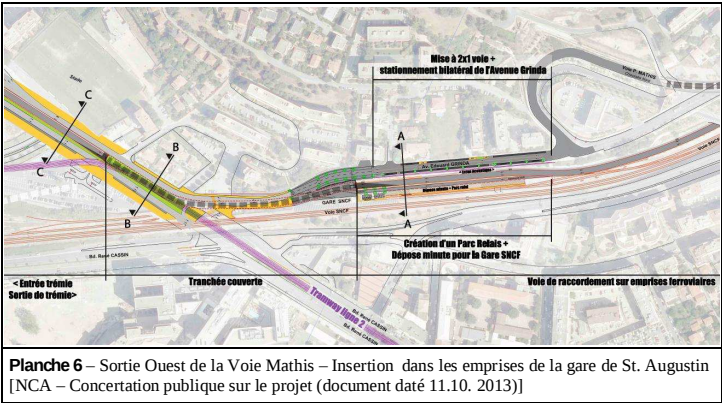
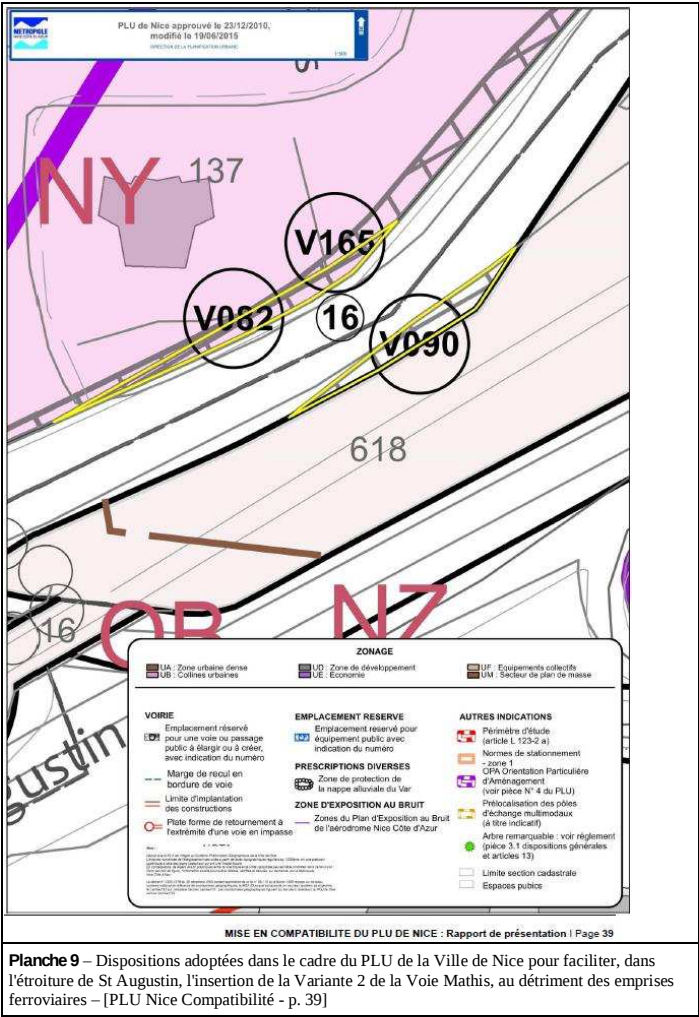


Planche 1 - Le projet soumis à concertation – Dépliant page 1

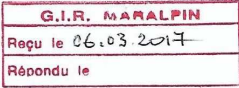
Pôle d'Échanges Multimodal TER Nice Saint-Augustin Bilan de la concertation







PRÉFET DES ALPES-MARITIMES



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
aurelie.mathieu@alpes-maritimes.gouv.fr
Le Directeur Adjoint de l'Environnement Public et l'Expropriation SNCF Réseau est
207 Sans visa de la Préfecture des Alpes-Maritimes

Nice, le 02 MARS 2017

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-D 7719


Frédéric MAC KAIN

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