

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR) et de la COFHUAT

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

Transfert du MIN et survie du Ferroviaire azuréen DOSSIER



Le présent dossier s'adresse particulièrement à ceux des acteurs de l'aménagement du territoire azuréen s'impliquant dans les enjeux du *Transfert du MIN* et dans les projets afférents de l'*EPA Éco-Vallée* de la Plaine du Var, qui ne se seraient pas encore penchés sur leur intrication avec la problématique ferroviaire azurélienne dont ils conditionnent pourtant le devenir, intrication dont on s'applique ici à démêler les traits essentiels.

Jacques Molinari, le 18 décembre 2017



Le transfert du Marché d'intérêt national (MIN), de son emplacement actuel (sur des emprises communes ou limitrophes à celles de la gare de Nice St Augustin) à quelques kilomètres en amont, aux piedmonts de la commune de La Gaude, soulève de puissantes oppositions fondées notamment sur l'absence d'études d'impact et sur les atteintes aux espaces agricoles du nouveau site.

Le GIR Maralpin, outre son dépit de voir ainsi disparaître le dernier site azuréen d'intermodalité ferroviaire, dénonce une opération qui, sous prétexte d'implantation d'une gare nouvelle censée être l'aboutissement Est du tronçon "nœud niçois" de LGV, compromettrait irrémédiablement les fonctionnalités et le confortement de la ligne historique dans son secteur le plus fragile et le plus chargé, celui de l'Est 06 vers Nice-Centre, Monaco et l'Italie.

Le dossier ci-après comporte trois Sections dont les deux premières renvoient directement à des études du GIR Maralpin, lesquelles qui figurent sur son site <http://www.gir-maralpin.org> où l'on trouvera également, notamment sous la rubrique "Nœud ferroviaire azuréen" [cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLnPcaNoeud06.htm>], bien d'autres éléments de réflexion



SECTION 1

L'accès ferroviaire Ouest des Alpes-Maritimes – De Saint-Augustin à la gare de Nice-Ville

La topographie de St Augustin

Pour bien comprendre l'opération "*Déplacement de la gare SNCF et construction du pôle d'échanges multimodal de Nice Saint-Augustin*", il faut avoir à l'esprit la configuration des lieux, notamment celui du long pont rail SNCF qui franchit en biais la Route de Grenoble. Ce pont rail et la gare actuelle de Saint Augustin sont situés au pied de la colline de Caucade (cimetière et studios de La Victorine) qui constitue en piedmont le goulet obligé et étroit séparant le cœur de Nice de la Plaine du Var.

Au delà vers Nice-Ville, les larges emprises de la ligne à deux voies du chemin de fer du PLM, qui se déroulaient le long d'une vaste tranchée et s'appuyaient sur un très large talus, ont été en large partie accaparées par la Ville de Nice pour la réalisation successive des 2 voies rapides (Voies Mathis),

Autoroute urbaine Sud d'abord et *Autoroute urbaine Nord*¹ ensuite, ne laissant d'autre possibilité que celle d'implanter une troisième voie ferrée jugée nécessaire depuis les années 50 par la SNCF qui en a finalement engagé la réalisation en 2007² sur financement État-Région [cf. Dossier B - Planche 8].

L'urgente nécessité de renforcer les emprises ferroviaires azuréennes

Il faut de surcroît savoir que l'évolution des trafics ferroviaires azuréens, dont le niveau, entre Nice et Monaco, atteint celui du RER parisien, est entravée par l'insuffisance des infrastructures et la saturation de la gare de Nice-Ville.

On ne devrait également pas ignorer que, tout près de nous en Ligurie, entre *Genova-Voltri* et *Genova-Brignole*, sur une même distance que celle qui sépare *Nice-St. Augustin* de *Nice-Riquier*, sont exploitées 2 x 2 voies (bientôt 3 x 2 voies), ainsi qu'une ligne de métro.

Ainsi, la réalisation de la 3^{ème} voie entre St Augustin et Nice-Ville est-elle plus que jamais indispensable et urgente afin de permettre l'achèvement du projet de 3^{ème} voie littorale Antibes-Nice dont seule a été réalisée la section Antibes-Cagnes-sur-Mer, et de faire également face aux surcroûts de trafics devant être générés par la création de la future gare de Nice-Aéroport.

DOSSIER A - *Presque tout savoir sur la 3^{ème} voie littorale*

Troisième Voie Littorale Azuréeenne Déshérence ou Saisine ? DOSSIER GIR Maralpin – 24.02.2017 – 11 pages

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieLittoraleAvatars2017.02.24.pdf>]

Où devait passer la 3^{ème} voie au niveau de St Augustin ?

La 3^{ème} voie, située au Nord des 2 voies existantes était tracée à travers les emprises marchandises de Saint-Augustin (en cours de déclassement), puis à travers le bâtiment voyageurs (devant être déplacé au Nord), franchir la Route de Grenoble par un nouveau tablier à implanter au Nord de l'actuel, pour enfin se raccorder à la 3^{ème} voie préexistante (voie d'attente fret) [cf. Dossier B, Planche 7].

La Ville de Nice sacrifie la 3^{ème} voie au niveau de St Augustin au bénéfice du prolongement de la voie rapide Nord

Dans le projet initial, la Voie rapide Nord devait s'infléchir vers le Nord-Ouest pour traverser la colline de Caucade en souterrain (tunnel de La Victorine) puis rejoindre la digue des français et l'A8 [cf. Dossier B, Planche 2].

Faisant fi du projet de 3^{ème} voie et arguant de la réalisation du tramway censé s'y substituer, à l'occasion d'une enquête publique discrète qui s'est déroulée du 20 mars 2016 au 29 avril 2016³, la Ville de Nice a fait entériner un nouveau tracé longeant la voie ferrée et débouchant sur la plateforme de la gare de Saint Augustin en lieu et place de l'emplacement prévu pour la 3^{ème} voie [cf. Dossier B, Planche 6].

Cette opération devrait avoir été accompagnée d'une cession d'emprises SNCF [cf. Dossier B, § 5, Planche 9].

Pour aboutir à ses fins, la Ville de Nice doit déplacer la gare

L'ensemble du projet n'étant pas réalisable sans avoir auparavant déplacé la gare, s'imposait une seconde procédure publique, sous la forme d'une "concertation", celle-là à grand renfort de publicité puisqu'elle allait, à cette occasion, pouvoir faire valider le premier pan de l'*opération Arénas*, sous la forme d'une première tranche de gare nouvelle désignée *Pôle d'échanges multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin Aéroport*.

Le déplacement de la gare amorce l'opération Arénas

¹ Dont les réalisations ont été échelonnées à partir de 1964

² Étudiée au début des années 2000, la 3eme voie entre Antibes et Nice-Ville, a été mise en service entre Antibes et Cagnes-sur-Mer (8,6 km) en décembre 2013, après 7 ans de travaux.

³ Métropole Nice Côte d'Azur – Commune de Nice – Enquête publique relative au projet d'aménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis (Phase 1) et mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la commune de Nice – 29 mars 2016 – 29 avril 2016

SECTION 2

Déplacement de la gare SNCF et construction de la gare routière de Nice Saint-Augustin [Concertation publique du 9 mars au 8 avril 2017⁴]

L'intitulé de cette concertation occulte la place déterminante du projet précédent dans le projet gigogne "Pôle d'échanges multimodal" (PEM) de St. Augustin, qui relève lui-même du projet "Grand Arénas", lequel ressortit à l'opération "Éco Vallée" gérée par l'EPA Plaine du Var sur laquelle la Métropole Nice Côte d'Azur garde la haute main.

Hors d'un tel contexte, on ne comprendrait pas pourquoi le maître d'ouvrage de ce PEM serait le Groupe SNCF Réseau et son Chef de Projet SNCF Gares & Connexions [cf. Section 3, Planche 2], si la réalisation de l'ensemble ne dépendait pas de la mise à disposition, sinon de l'aliénation, d'importantes assises ferroviaires, attenantes ou intégrées au MIN.

DOSSIER B - Presque tout savoir sur l'opération PEM Saint-Augustin – Dossier GIR

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 – 12 pages ; 9 planches
[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Interventions/NiceStAugustinConcertPubliqueAvisGir20170407.pdf>]

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 le premier des éléments d'une opération très complexe et de grande ampleur qui déborde largement du périmètre examiné [cf. Dossier B – Planche 1].

Il n'est, en effet, 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] *afin de permettre* 2.
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. Achèvement de la gare intermodale (provisoire) de St Augustin [*elle n'est achevable qu'après prolongement de la voie Mathis*]
6. Réalisation de la gare définitive de Nice Aéroport par remaniement de St Augustin-Bis avec démolition du bâtiment de sa gare provisoire.

L'opération Arénas débute avec le déplacement de la gare Saint-Augustin

SECTION 3

La nouvelle St Augustin : un prétexte dans la course à l'espace vital du MIN et à la spéculation immobilière

La série d'images qui suit, extraite du diaporama du porteur de projet (Groupe SNCF) atteste que ce dernier relève d'une "double opération-tiroir" reposant, d'une part, sur le transfert du MIN et, d'autre part, sur une spéculation immobilière sur ses terrains ainsi libérés.

⁴ Concertation publique relative au déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin et la création d'une gare routière au sein d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, qui s'est déroulée entre le 9 mars et le 8 avril 2017

Diaporama du porteur du Projet [Extraits]

Le diaporama, dont sont extraites les planches qui suivent, a été préparé par le porteur de projet dans la perspective de la consultation publique de mars/avril 2017. Il a été présenté à partir de fin 2016 aux principaux acteurs de la LN-PCA dans le cadre d'entretiens particuliers. Ainsi en a-t-il été pour J. Molinari, accompagné de Cl. Jullien (FNAUT Marseille), reçus sur invitation par M. Damien Lathuile, Directeur du projet (SNCF MOBILITES / SNCF GARES ET CONNEXIONS / DEV AG GRAND SUD), dans ses bureaux de Marseille le 25 janvier 2017.

LE CONTEXTE URBAIN

L'OIN DE LA PLAINE DU VAR, LA ZAC DU GRAND ARENAS ET LE PEM - UN PROJET URBAIN À L'ENTRÉE OUEST DE LA MÉTROPOLE NIÇOISE

Grand Arenas et pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

Plaine du Var
Grand Arenas / ZAC / PEM
Nice centre

E D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE SAINT AUGUSTIN
- RÉUNION SNCF-GIRMARALPIN DU JJ JANVIER 2017

GARES & CONNEXIONS SNCF

Planche 1 – Le PEM occupe l'angle droit du losange jaune délimitant la ZAC Grand Arenas, lequel englobe les terrains du Marché d'intérêt national (MIN)

LE CADRE INSTITUTIONNEL ET PARTENARIAL

L'ORGANISATION DES MAÎTRISES D'OUVRAGE EN PHASE AVP

Une opération sous maîtrise d'ouvrage Groupe SNCF (COPIL du 23 mars 2016)

- + Travaux ferroviaires : déplacement infrastructures Nice-Saint-Augustin TER d'environ 500m vers l'ouest (quais, voies ferrées, signalisation, accès aux quais)
- + Services aux voyageurs aux accès aux quais et sur les quais
- + Gare routière constituée de 22 quais abrités sous une dalle qui supportera un parvis.
- + Un bâtiment voyageur multiservice : services aux voyageurs liés aux besoins routier et ferroviaire. (copropriété)
- + Un parking surface de 260 places environ (besoins du PEM)
- + Une passerelle parvis B.V. – parvis dalle G.R. (si scénario confirmé)

	MOA originelle	MOA PEM opérationnelle
	SNCF Réseau	SNCF Réseau
	SNCF G&C	SNCF G&C (MOA Unique)
	MNCA	
	MNCA + G&C	
	MNCA (en phase AVP puis à définir pour la phase PRO-REA)	

E D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE SAINT AUGUSTIN
- RÉUNION SNCF-GIRMARALPIN DU JJ JANVIER 2017

GARES & CONNEXIONS SNCF

Planche 2 – Ce cadre institutionnel ne concerne que la gare provisoire (St Augustin Bis) dont le bâtiment voyageurs sera détruit lors de l'édification de la gare TGV Nice Aéroport

LE PEM DE NICE SAINT AUGUSTIN

CONTEXTE ET SITUATION – PEM PHASE 1



POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE SAINT AUGUSTIN
12 – RÉUNION SNCF-GIRMARALPIN DU JJ JANVIER 2017

GARES & CONNEXIONS SNCF

Planche 3 – À l'angle gauche, en haut : l'autoroute A8 et son ouvrage de franchissement du Var
Au centre, l'espace MIN – En couleurs claires à droite : La gare St Augustin Bis (en rouge) adossée à son segment de gare d'autobus (en jaune) et à son bloc immobilier (en bleu)
En bordure droite du cliché, au pied de la colline de Caucade et de son étroiture, se situe le pont rail de franchissement de la route de Grenoble (longue diagonale de l'angle Nord du Cliché).
L'actuelle gare de St Augustin se situe immédiatement à droite du cliché

LE PEM DE NICE SAINT AUGUSTIN

SITUATION ET CONTEXTE – COMPATIBILITÉ AVEC NICE AÉROPORT



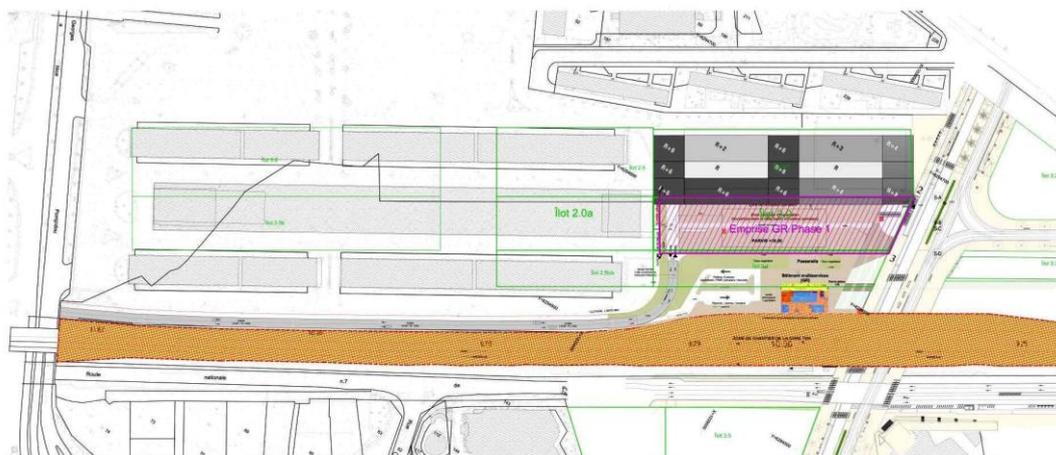
POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE SAINT AUGUSTIN
19 – RÉUNION SNCF-GIRMARALPIN DU JJ JANVIER 2017

AREP GARES & CONNEXIONS SNCF

Planche 4 : Les aménagements futurs de l'espace MIN - La gare définitive de Nice-Aéroport (bâtiments ferroviaires en rouge) a absorbé St Augustin Bis
En jaune, les services urbains (autobus) ; en bleu, les projets immobiliers et commerciaux

LE PEM DE NICE SAINT AUGUSTIN

PLAN DE MASSE - PHASE 1



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE SAINT AUGUSTIN
13 - RÉUNION SNCF-GIRMARALPIN DU JJ JANVIER 2017

GARES & CONNEXIONS SNCF

Planche 5 : Les aménagements transitoires de la gare de Nice St Augustin bis – Au Sud la RN7
En bistre : Zone de chantier de la gare St Augustin bis et voies de circulation SNCF
Au dessus, en grisé : une série de bâtiments du MIN

LE PEM DE NICE SAINT AUGUSTIN

UN EXEMPLE DE REPRÉSENTATION 3D DE LA PHASE 2



D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE SAINT AUGUSTIN
RÉUNION SNCF-GIRMARALPIN DU JJ JANVIER 2017

GARES & CONNEXIONS SNCF

Planche 6 : La gare provisoire St Augustin Bis
À gauche, les 2 voies de circulation [la 3^{ème} voie à leur droite est la voie d'attente rames longues existante]
Au centre : le terre-plein (garni de palmiers), le long duquel seront déployées les autres voies de la gare définitive [Nice-Aéroport], et sous lequel (à droite) se développera la gare d'autobus
À droite (en bleu) : les ensembles immobiliers dont la première tranche participera du financement de cette première phase

LE PEM DE NICE AÉROPORT

PEM DE NICE AEROPORT EN SERVICE – COMPATIBILITÉ AVEC NICE AEROPORT



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE SAINT AUGUSTIN
20 - RÉUNION SNCF-GIRMARALPIN DU JJ JANVIER 2017

GARES & CONNEXIONS SNCF

Planche 7 : Les aménagements futurs de la gare Nice-Aéroport – Au bas, au Sud, la RN7

En dépit d'allégations antérieures, la gare définitive n'est prévue qu'à 6 voies [3 TER au Sud et 3 GV au Nord]

Les espaces situés au Nord sont réservés aux véhicules routiers (gare d'autobus), aux commerces et aux résidences immobilières

Ainsi, outre les sévères amputations du domaine ferroviaire de Nice St. Augustin, le projet *compromet* la réalisation de la *troisième voie de la ligne ferroviaire littorale*, qui a pourtant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique dont le délai de réalisation a été prorogé jusqu'au 14 septembre 2023 par décret du 11 septembre 2013 [cf. Planche 3 Dossier B]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieLittoraleAvatars2017.02.24.pdf>]

Pour ce qui est de la chronologie des événements, on pourra aussi se référer aux Bulletins *InfoCirc Maralpines* archivés et consultables sous la rubrique correspondante du Site du GIR Maralpin.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/InfoCirc.htm>]

ARCHIVE PRESSE - Nice-Matin, 23/11/2010

Le M.I.N va-t-il déménager au quartier de la Baronne ?

(...)

Vingt-six hectares. 300 producteurs. 1 500 emplois directs, pour 3 000 indirects. Voilà le M.I.N aujourd'hui. Installé depuis 1965 à l'entrée de Nice, il pourrait franchir le fleuve Var pour déménager du côté de la Baronne, à La Gaude. Porté discrètement, le projet est dans les cartons depuis 2 ans, au moins. Il devrait en sortir à la faveur de la nouvelle dynamique lancée par l'EcoVallée.

À la place des hangars, accueillant les denrées alimentaires, les décideurs politiques et économiques veulent faire de la place aux hommes d'affaires en costard-cravate. « *Les congressistes n'iront pas à Barcelone, mais ici* » avance Christian Tordo, président de l'O.I.N. qui laisse entendre que ce projet est un « coup parti ».

Ici, c'est-à-dire à quelques centaines de mètres de l'aéroport, le long de la voie ferrée, sur le tracé de la future LGV et au centre du réseau routier départemental : « *un emplacement unique en France* », souligne Christian Tordo. **Ce futur centre pour le tourisme d'affaires, accompagné d'un palais des congrès, ferait autour des « 70 à 100 000 m² ».**

(...)

<http://www.nicematin.com/article/societ...la-baronne>