



Nice, le 15 DEC. 2016

**OBJET** : Dire de l'EPA dans le cadre de la concertation publique préalable LN PACA

Monsieur le Directeur,

En juillet 2013, actant de la nécessité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire en Région Provence Côte d'Azur, le Gouvernement a décidé de phaser la réalisation de la Ligne Nouvelle (LN PACA) en 3 grandes priorités :

- la Priorité 1 pour traiter les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen avant 2030,
- la Priorité 2 pour réaliser les sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Est-Var et la ligne Cannes-Grasse d'ici 2040,
- et après 2050, la réalisation de la liaison complète entre Marseille et l'Italie.

La phase de concertation publique en cours porte ainsi sur la désaturation des nœuds ferroviaires et plus particulièrement sur les variantes des tracés et de positionnement des gares nouvelles, avec un objectif d'enquête d'utilité publique fin 2019.

En premier lieu, je constate que les objectifs inscrits dans le dossier support de la concertation correspondent en tout point aux orientations en matière de mobilité et de transport telles que développées dans le projet de territoire de l'Éco-Vallée.

Ainsi après avoir constaté que la Côte d'Azur est un territoire à l'écart de la grande vitesse ferroviaire, avec Nice-Paris en 5h30-6h, Nice-Marseille en 2h30 et que son accessibilité ferroviaire depuis le reste de la France est l'une des moins performantes des grandes zones métropolitaines de France, celui-ci indiquait que la réalisation d'une première tranche de la LN PACA constituerait une grande avancée pour le projet de la Plaine du Var. Elle doit permettre à la fois un gain de temps pour les déplacements vers l'extérieur du département, en direction de Toulon et de Marseille, mais plus encore des liaisons réellement performantes entre Nice et Sophia ainsi que la mise en place de cadencements rapides sur le littoral, grâce à la complémentarité des infrastructures ferroviaires. La plaine du Var avec sa gare Grandes Lignes et TER Nice Aéroport et sa gare TER de Saint-Laurent-du-Var sera alors au cœur du nouveau dispositif multimodal performant TGV/TER/tram.

L'objectif de la première phase de la LN, soumise à concertation, est bien de proposer une solution de transport qui permette de désenclaver les Alpes-Maritimes dans ses liaisons vers l'Ouest de la région, de désaturer la ligne littorale existante et de desservir la zone de Sophia Antipolis, celle de l'OIN Plaine du Var, ainsi que le moyen pays Grassois, pour améliorer la qualité et la fréquence des trains du quotidien et offrir ainsi une véritable solution de mobilité durable.

Monsieur Roland LEGRAND  
Directeur de la Mission des Gares Nouvelles  
SNCF RESEAU  
DIRECTION DU DESIGN DU RESEAU  
92, avenue de France  
75648 PARIS CEDEX 13

Elle permettra aussi d'augmenter de façon conséquente l'offre TER, notamment aux heures de pointes. Cette « boucle », sera donc une véritable alternative à la voiture et désengorgera notamment le trafic routier sur l'autoroute A8. Par ailleurs, le nœud ferroviaire niçois présente une ouverture vers l'Est qui, grâce aux différents travaux en cours de réalisation du côté italien et aux projets envisagés, permettra à terme de relier la plaine du Var, Nice et Monaco à Gênes en 1h30, à Milan et à Turin en 3h00. Il est clair que se joue là une partie de l'avenir de la Côte d'Azur tout entière au travers de ce que l'on peut appeler un « raccordement continental », la reliant peu à peu aux parties les plus dynamiques de l'Europe. Pour sa part, la gare multimodale Nice-Aéroport constituera le point d'entrée de ce dispositif avec un pôle complet : fer, route, tramway, bus, modes doux. En cours de réalisation pour la partie tramway, ce pôle est encore à l'état de projet pour les autres modes et peut être réalisé par étapes, desservant d'abord le Grand Arénas, l'aéroport et le futur parc des expositions (PEX). La gare routière qui doit accueillir à échéance 2020 les lignes de bus métropolitaines, départementales et régionales est en cours d'étude. A terme, la gare future a vocation à devenir la porte d'accès de Nice toute entière, le point de convergence entre les transports nationaux et internationaux et l'une des clés de voûte du schéma départemental des transports collectifs, permettant notamment d'améliorer considérablement les conditions des déplacements interdépartementaux et d'accentuer le rapprochement des bassins de vie.

En second lieu, je souhaiterais évoquer les avantages du projet sur deux enjeux majeurs que sont la desserte et l'attractivité du territoire d'une part et son aménagement et son développement durables d'autre part.

Le nombre d'habitants sur la bande côtière de la région PACA en fait l'une des régions de France la plus urbanisée et la plus densément peuplée. Toutefois, son accessibilité, notamment sur la partie est, demeure difficile. En effet, le département des Alpes-Maritimes, s'il est particulièrement bien desservi par voie aérienne demeure difficile d'accès par voie terrestre, et notamment ferroviaire, avec des voies vétustes occasionnant des retards répétés. Les grandes polarités économiques Marseille - Nice/Sophia Antipolis/Cannes - Monaco ne disposent pas d'un service ferroviaire à la hauteur de leur attractivité. D'ailleurs, le dossier de concertation reprend bien cette problématique en indiquant que « la conséquence de cette ligne littorale totalement saturée, se traduit par des trains bondés, avec des taux de retards et d'annulation les plus élevés de France ». Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France. En 2016, la ligne Marseille - Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, est la ligne ferroviaire la plus chargée de France (hors île-de-France) avec 280 trains chaque jour, alors même que la Région PACA compte 3 des 10 plus grandes agglomérations françaises et qu'elle fait l'objet de la croissance de population la plus dynamique de France. De ce fait, au regard des enjeux et des insuffisances évoqués ci-dessus, le projet engagé par SNCF Réseaux sur la région PACA ne peut que garantir une amélioration de la qualité de desserte. En effet, le projet de la LNPACA permettra de dynamiser l'attractivité économique régionale en reliant Nice - Marseille en 1 h 40 contre 2 h 40 aujourd'hui. Au-delà des bienfaits sur le gain de temps de parcours entre les deux métropoles régionales que sont Nice et Marseille, les grandes polarités économiques des Alpes-Maritimes seront également reliées par voies ferrées grâce à la réalisation de la nouvelle ligne et de la nouvelle gare prévue à proximité de Sophia-Antipolis. Le sud de l'OIN de la Plaine du Var bénéficiera également d'une dynamisation économique de son territoire. En effet, le déplacement de la gare Saint-Augustin vers le futur pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport (PEM), permettra d'avoir la gare au contact direct, via le futur tram, de l'aéroport. Ce positionnement stratégique bénéficiera à l'ensemble du département et plus particulièrement aux opérations menées par l'EPA avec le futur quartier d'affaire Grand-Arénas situé à proximité immédiate du PEM et à la technopole urbaine Nice Méridia. Celle-ci sera alors à moins de 10 minutes en tram de ce hub qui prévoit d'accueillir à l'horizon 2040, uniquement pour la partie gare, plus de 7 millions de voyageurs avec 44 % de grandes lignes (extra régionales).

D'après les études que vous avez pu mener, 75 % d'emplois supplémentaires et 45 % des habitants seront situés à moins de 15 minutes de la gare de Nice-Aéroport. Cette donnée, outre le dynamisme économique induit, permettra également d'améliorer la qualité de vie des habitants des Alpes-Maritimes en impactant sur la qualité de l'air puisqu'aujourd'hui ce sont 140 000 véhicules/jour qui transitent par l'ouest de Nice, uniquement sur l'A8.

En outre, les projets de gares nouvelles doivent permettre de réaménager des quartiers aujourd'hui scindés en deux par le tracé ferroviaire. La recherche d'aménité urbaine et de qualité de vie dans ces quartiers traversés par le réseau ferré est fondamentale pour la bonne fonctionnalité de ces derniers.

En conclusion, je tiens à vous faire part de l'intérêt majeur de l'EPA Éco-Vallée Plaine du Var pour la réalisation de ce projet stratégique qui constitue un élément clé pour le développement de l'opération d'intérêt national Éco-Vallée tant en termes d'attractivité que de fonctionnement du territoire au bénéfice de la qualité de vie de ses habitants et usagers. La réalisation de la LN PACA, dans sa première phase mais plus largement dans son ensemble à terme, me paraît concentrer en effet des enjeux majeurs pour l'Éco-Vallée et plus largement pour les Alpes-Maritimes et ses habitants.

Je souhaite par ailleurs, au regard des projets engagés par mon établissement, que l'EPA puisse être associé pleinement au développement de ce projet partenarial notamment dans sa mise en œuvre sur les communes de Saint-Laurent-du-Var et Nice.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur Général,



Pascal GAUTHIER