

Transports : mobiliser les

Points de vue En pleine concertation publique sur la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, la CCI niçoise s'est clairement engagée pour sa création. Quels intérêts pour notre économie ?

Dans les concertations publiques, c'est terrible, mais ce sont toujours les voix contre qui s'expriment. Les pour oublient de se manifester. Celle actuellement engagée dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur n'échappe pas à la règle. La CCI Nice Côte d'Azur qui, normalement, n'a pas de prérogatives en matière de transports s'engage en faveur de sa création et invite les entrepreneurs à se positionner. Jeudi, le Club de l'Eco de Nice-Matin a donné l'occasion à ses partenaires de faire valoir leurs arguments. Et questionnements.

Pascal Nicoletti, vous êtes en charge des transports à la CCI. Quelle est votre action ?

Nous ne devrions pas en avoir puisque les transports ne sont pas de la compétence de la chambre. Pour autant, le sujet a des répercussions sur les entreprises et leur activité et nous nous en préoccupons.

De quelle manière ?

Nous travaillons sur la capacité d'accéder aux zones d'activité, sur la meilleure efficacité du versement transport payé par les entreprises, c'est plus de cent millions par an sur le 06 servant à financer essentiellement des réseaux de bus urbains. Nous avons engagé une réflexion pratique sur ce que nous pensons qu'il faudrait faire, sur des remises en cause de la carte territoriale et sur des idées nouvelles. Nous voulons être en contact avec tous ceux qui amènent des solutions.

Une nouvelle ligne ferroviaire peut en être une ?

Elle en est une pour mailler le



Pascal Nicoletti, élu en charge du transport à la CCI Nice Côte d'Azur (à gauche) : « Nous sommes pour la Ligne Nouvelle, pour ses nouvelles gares à Sophia et Nice Aéroport, et pour la connexion entre tous les moyens de transports. » (Photos C. Doderigny)

territoire en 2030. D'ici là, il faudra bien trouver d'autres solutions. Mais il ne faut pas passer à côté de cette ligne et se mobiliser pour sa réalisation.

Où en est-on ?

L'ambition de la Ligne Nouvelle reste que Marseille Saint-Charles ne soit plus une gare cul-de-sac.

Et que la ligne Cannes-Monaco, ligne unique supportant tous les types de circulation (TER, TGV, Fret), ligne la plus chargée hors Île-de-France, qui a le taux de régularité le plus faible de France, ne soit plus saturée. On a aujourd'hui trois TER par heure entre Nice et Cannes, et la

technopole de Sophia qui compte 36 000 emplois n'a aucune desserte ferroviaire. Le but avec la Ligne Nouvelle sur les Alpes-Maritimes est d'avoir deux lignes en 2030, avec une boucle ferroviaire entre Cannes et Nice.

L'intérêt est de construire le « RER » Côte d'Azur ?

Et d'avoir un réseau départemental fiable, des trains plus nombreux, plus ponctuels entre les villes et pôles économiques azuréens. Pour monter à dix TER par heure entre Nice et Cannes, et rallier Nice-Sophia en huit minutes. On parle des trains du quotidien, d'une meilleure fluidité du trafic. On parle d'ajouter des équipements.

La priorité de la concertation est de fixer les positionnements de gares et de ligne.

Aujourd'hui, le principe de ligne est acquis ?

Il l'est. L'objectif de la concertation est aussi dans un temps 2, de gagner énormément de temps, pas uniquement pour fluidifier notre réseau localement mais aussi pour faire Nice-Marseille à terme en 1 h 45.

En quoi consiste cette Ligne Nouvelle ?

On parle de 24 kilomètres de ligne entre Cannes et l'aéroport de Nice en passant par la vallée de la Siagne à l'ouest des Alpes-Maritimes. 19 kilomètres en tunnel et seulement 5 kilomètres en aérien. La commande est aussi de créer deux gares : une à l'aéroport de Nice pour une connexion multimodale avion, bus, tram, train et une gare dite Ouest Alpes-Maritimes.

Qu'est-ce qui bloque ?

Ça fait deux ans que la concertation est ouverte et on peut regretter que des acteurs politiques arrivent seulement maintenant avec des idées, bonnes ou pas. Mais à part Biot qui bloque totalement, parce que ne voulant pas que la ligne passe par son territoire, la discussion porte plutôt sur le meilleur emplacement à adopter pour la gare Ouest. À la CCI, nous souhaitons très clairement que cette gare ouest soit au nord de l'autoroute, desservant le bassin de Sophia et tout ce qui tourne autour.

PROPOS RECUEILLIS PAR CHRISTELLE LEFEBVRE ET KARINE WENGER

Salariés, réseaux, entrepreneurs, donnez votre avis sur lignenouvelle-provencecotedazur.fr

« La dernière chance »



Philippe Tabarot, vice-président de la Région en charge des Transports.

« Cette Ligne Nouvelle est notre dernière chance d'avoir une grande installation ferroviaire dans la région. La précédente date de 1860. L'installation actuelle est saturée à 95 % et elle est vétuste. D'où les problèmes. Il ne faut pas loupier le coche. Gain sur la pollution, sur les embouteillages, désenclavement : les intérêts à cette Ligne Nouvelle sont multiples. Si le projet est celui de la SNCF, l'ambition de la Région est de mobiliser à nouveau et d'en être la collectivité locomotive. Nous montrons combien ce projet nous tient à cœur en portant de 1,5 à 5 M€ notre participation au financement des études. Nous avons obtenu près de 5,7 M€ de l'Europe. Il faut tenir le calendrier. La concertation se termine le 19 décembre. L'objectif est d'avoir une décision ministérielle sur le tracé en 2017, l'enquête publique en 2018, la déclaration d'utilité publique en 2019 pour un début des travaux en 2022. Le chantier correspond à 12 000 emplois directs sur la Région.

« Penser en amont »

« Le transport se partage principalement entre le fer et la route, même si on trouve des modes alternatifs. À la fédération régionale du transport, nous sommes favorables à la ligne et travaillerons en complémentarité à condition que tout ce que concerne la mobilité soit pensé en amont. C'est ce qui pousse les usagers vers les transports publics. Depuis quinze ans, on a adapté le matériel (autocars articulés ou à double étage) pour apporter des solutions intermédiaires. Il faut qu'on puisse accueillir les moyens alternatifs autour des pôles multimodaux et surtout, il faut adapter et rendre accessible la tarification. Enfin, créer la ligne n'obérera pas le fait de réfléchir à la circulation de certaines lignes routières sur des bandes d'arrêt d'urgence. »



Jean-Philippe Peglion, FNTV 06.

« Des variantes à trancher »

« Dans le 06, on a trois variantes d'implantation pour une création de gare sur Sophia. On a une proposition à Fugueiret (une gare multimodale, qui descend entre 15 et 20 m de profondeur pour la partie infrastructure, un bâtiment voyageur en surface, un parking souterrain au sud proche de la Cité du savoir et un autre au nord paysager, 1 700 à 2 000 places), une autre aux Bouillides-Garbejaire (en pôle d'échange, les quais à 20 et 30 m de profondeur sous le bâtiment voyageur, un parvis des cars et un parking souterrain, à proximité directe du CIV) et une troisième aux Bréguières (au sud, pour ne pas



Alain Préa, SNCF Réseau.

empiéter sur le parc de la Valmasque, avec un bâtiment et un parking entre l'infrastructure ferroviaire et l'A8). On a ensuite deux variantes sur la gare de Saint-Laurent, en la transparence urbaine et l'autre en tracé souterrain. »

« Une gare TER-TGV à Sophia »

« Dans le corridor Marseille-Vintimille, il y a 1,25 million de déplacements par jour, tous modes de transport confondus, dont 50 000 pour le train (soit 3 %). Celui-ci, bien que peu utilisé, est plein. La Ligne Nou-



Remi Quinton, Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur.

velle ne pourra pas se faire par le littoral, faute de place, et passera forcément par le moyen pays. Il serait idiot de ne pas desservir Sophia. On dénombre 52 000 entrées et sorties par jour sur la technopole potentiellement concernées par l'offre ferroviaire de la boucle TER. Le tout dans des temps de parcours compétitifs : 8 mn de Nice aéroport à Sophia, 17 mn pour Nice centre, 15 mn vers Cannes. Notre association prône que tous les trains, TER ou TGV, s'arrêtent à Sophia. D'autant que Sophia, au centre de l'ouest du département, desservira plus de gens que celle de Cannes qui est excentrée. »

pro Ligne Nouvelle

« 25 jours de travail perdus dans les embouteillages »

« À l'UPE6, nous sommes convaincus que la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est la solution. Aujourd'hui, on compte 2 millions de déplacements quotidiens sur les AM, occasionnant des embouteillages et des blocages. Cela entraîne une baisse de la qualité de vie des Azuréens liée au stress, à la pollution, et génère un coût important pour les entreprises en raison des problèmes d'accès, de livraison. Le temps moyen perdu dans les embouteillages entre Nice et Sophia Antipolis par an est 25 jours de travail et sera de 32 jours en 2025. A cela s'ajoute une augmentation importante des habitants en Paca, soit 15 % de trajets supplémentaires. La Ligne Nouvelle améliorera les conditions de déplacement entre les villes et les différentes zones d'activité, supprimera 25000 voitures par jour du réseau routier et rééquilibrera le territoire par rapport au littoral. D'où un gain de temps et de productivité pour les entreprises, un renforcement de l'attractivité du territoire, une qualité de vie accrue, le tout avec un impact réduit sur le paysage : sur 24 km de voies, 19 sont en tunnel. »



Emmanuel Gaulin,
Commission Transports
de l'UPE6.

« Y a-t-il une alternative aux viaducs ? »

« Il est évident que la problématique des déplacements et du logement concerne les professionnels de l'immobilier. La concertation est celle de la dernière chance et les freins qui pourront s'élever contre la nouvelle ligne viendront d'associations ou d'élus locaux. Le trajet tel que proposé actuellement comporte deux viaducs à Biot. Ma question est la suivante : y a-t-il une alternative à ces derniers puisqu'ils semblent être le point de cristallisation des oppositions qui pourraient compromettre le projet ? » (NDLR : la réponse de la SNCF est non.)



Daniel Falcone, FNAIM.

« Ne pas oublier la liaison Monaco-Italie »

« La Ligne Nouvelle est très importante que ce soit pour les entreprises françaises ou italiennes. En revanche, je trouve dommage

que la liaison entre Monaco et l'Italie ne figure qu'en troisième priorité, c'est-à-dire à l'horizon 2050. La région des Alpes de la Mer est composée de Rhône-Alpes et PACA en France, du Piémont, de la Ligurie et du Val d'Aoste en Italie. En termes de population et de PIB, elle équivaut à la Belgique. L'infrastructure et les liaisons sont son point faible. Il faudrait trouver une solution pour améliorer la situation avant 2050. Mais travaillant ici et me rendant souvent à Sophia Antipolis ou Cannes, je comprends que l'accent soit mis sur la liaison Nice-Sophia-Cannes. »



Michele Palmieri, Chambre de commerce italienne.

« Une source d'emplois et un second souffle »

« Le projet de la Ligne Nouvelle est porteur d'emplois, 12000 environ dans le secteur du BTP. Donc, la fédération ne peut que le soutenir. Dans les Alpes-Maritimes, le BTP recense 5000 entreprises et 23000 salariés à qui on demande une très grande mobilité. Mais en raison du trafic très dense, les salariés partent à 7h30 de leur entreprise et n'arrivent qu'à 8h30-9h sur les chantiers de Sophia Antipolis qui demeure un parc d'activité important. Ce trajet est compté dans le temps de travail effectif. C'est pénalisant pour les entreprises du BTP. La technopole, de son côté, a besoin d'un se-

cond souffle et doit être mieux desservie. Ce serait une bonne chose d'améliorer les infrastructures. Je souhaiterais également que l'on réfléchisse aux futures gares et au problème du dernier kilomètre. À quoi cela sert-il d'implanter une gare à Sophia Antipolis s'il n'y a pas de moyens pour se déplacer jusqu'aux entreprises et bureaux ? Il faudrait mettre à la disposition des salariés des moyens de transport comme des véhicules électriques en libre-service, des vélos... La Ligne Nouvelle est nécessaire car il n'y a pas eu de grand projet de la part de la SNCF



Philippe Gautier,
Fédération du BTP.

depuis 1860. C'est inquiétant pour notre région et il ne faut pas laisser passer le train cette fois-ci. »

« Quid du TGV Nice-Paris ? »

« À NicExpo, nous souffrons de la situation géographique du Palais des congrès de Nice. Situé en plein centre-ville, il n'est desservi que par un seul parking qui, le jour de grosses manifestations comme la Foire de Nice, est saturé dès 11 heures le matin. Les exposants se plaignent car leurs clients ne peuvent plus venir, faute de parking. On se réjouit à l'avance de la future gare Nice aéroport qui sera située à proximité du prochain Palais des congrès et qui le desservira. En revanche, la ligne TGV Nice-Paris est-elle définitivement enterrée ? »



Frédéric Jourdan-Gassin, NicExpo.

« Un maillage intelligent et coopératif du territoire »

« Les infrastructures sont essentielles pour le développement de l'école. Le campus accueille 2600 étudiants et 160 professeurs et administratifs qui sont autant d'utilisateurs des transports de la région. Les étudiants ont une fibre écologique forte : le train les intéresse. Membre de la Comue (Communauté d'universités et d'établissements), l'Edhec développe des doubles diplômes et des projets de recherche avec des écoles d'ingénieurs et des centres de recherche à Sophia. Nous avons aussi des projets de formation avec les entreprises du bassin grassois. C'est ce maillage intelligent et coopé-



Isabelle Graniou-Marniquet, Edhec Nice.

ratif du territoire qui a permis d'obtenir des fonds de recherche et d'excellence Idex. Il faut continuer à développer ces échanges par une meilleure proximité des étudiants et des membres de la Comue. »

« Accompagner les besoins en formation sur les chantiers »

« L'Alpa est intéressée à double titre par la problématique du transport : pour ses 1400 stagiaires venant de tout le département ou de la région et sa centaine de salariés. Mais aussi en termes de développement de compétences sur les chantiers à venir. On ne peut que se réjouir de ces emplois, directs ou indirects, qui seront créés par la Ligne Nouvelle et qu'il faudra accompagner. L'Alpa s'est inscrite sur différents chantiers pour accompagner les besoins en formation et compétences, notamment en matière de travaux publics. »



Yann Picaut, centres de formation Nice et Cannes de l'AFPA.

« Développer la ligne pour fluidifier l'économie »



Catherine Gaulier, BPCA.

« Si nos sociétaires nous suivent dans notre élan, la BPCA deviendra à partir du 22 novembre la Banque populaire Méditerranée. Nous étendons notre territoire et veillerons à ce que nos agences continuent à être les relais principaux de nos clients : les artisans et commerçants. Notre métier est en train de muter avec la numérisation de la relation à distance et là aussi, les problématiques de déplacement de nos conseillers vers leurs clients – les entreprises en particulier – sont fondamentales pour l'évolution du crédit bancaire. Il faut continuer à développer la ligne pour fluidifier l'économie régionale. »

L'invité du club : Wacan

« L'espère ne pas être à la retraite quand la ligne sera opérationnelle ! Je fais depuis dix ans le trajet Nice-Sophia Antipolis et j'ai vu les conditions de travail se détériorer en raison de l'autoroute saturée – pour ne pas dire à l'arrêt lorsqu'il y a un accident –, des trains qui sont bloqués. Cela occasionne du stress et une baisse de la productivité. Il faut trouver une solution rapide ; c'est indispensable pour la survie de la technopole. Notre agence de communication recrute dans tout le département, pourtant



Emmanuel Souraud, Wacan.

80 % des postes attribués le sont à des personnes venant de l'ouest du département car les Niçois ont peur de venir à Sophia. C'est dommage. »