



# EVM et Mougins autrement

---

## Propositions pour une ligne nouvelle ferroviaire

Les élus de la liste Mougins autrement avec l'association EVM (Ensemble Vivre Mougins) ont établis des propositions mises en débat pour les choix d'aménagements de la ligne nouvelle dans le cadre de la concertation.

### La nécessité d'une ligne nouvelle

Il convient d'affirmer l'intérêt de réaliser une deuxième ligne qui doublera la ligne existante historique sur la cote d'Azur où sa capacité est actuellement arrivée à saturation. La résolution des difficultés des trains du quotidien et leur amélioration au niveau du fonctionnement et du cadencement sont lié à la création d'une nouvelle infrastructure.

Certes l'amélioration passe aussi par un effort de SNCF pour plus de personnel, une meilleure maintenance des lignes, des gares et des trains.

### Rejet de la solution initiale par les Bréguières

SNCF propose plusieurs variantes pour le tracé et pour la position des gares.

Le tracé et la gare aux Bréguières figure toujours dans les possibilités. Il faut définitivement écarter cette variante qui est nuisible pour l'environnement et dont la position de la gare sur le plateau des Bréguières n'offre aucune accessibilité pour les habitants de l'Ouest des Alpes Maritimes ni pour les travailleurs de Sophia.

Nous apprenons que l'échangeur sur A8 aux Bréguières, ne se fera pas, ce qui est une bonne nouvelle, car les conséquences sur le trafic local et l'environnement auraient été catastrophique.

### Le tracé

Le choix d'un tracé variante nord (variante SNCF OAM1bis) parait répondre le mieux aux souhaits de préservation de l'environnement grâce à son tracé en tunnel et l'évitement des sites remarquables.

### Les gares

Sur la position de la gare ou des gares on peut s'interroger selon les usagers:

Les voyageurs du quotidien aspirent à un transport plus fréquent et plus fiable sur la ligne historique et sur la desserte Cannes-Grasse. Les travailleurs de Sophia pourraient mieux et plus utiliser les transports en commun et laisser leur voiture (report modal). De ce point de vue une gare TER à Sophia en liaison avec le bus tram et le réseau de bus pour la desserte de proximité à partir d'une véritable gare multimodale au Fugueiret ou aux Bouillides serait bienvenu.

Les voyageurs grandes ligne sont demandeur d'une gare LGV proche de leur habitation et accessible par les transports en commun. Une telle gare doit être à proximité du centre de la ville. Accessible de Antibes, Cannes et Grasse, le positionnement sur la plateforme ferroviaire de Cannes la Bocca serait particulièrement bien choisie. La gare LGV à Sophia n'est pas souhaitable car elle serait éloignée des habitants, mal desservie et ajouterait un important trafic de voiture sur un secteur déjà saturé.

Dans ces conditions une gare LGV à la Bocca pourrait devenir la gare Ouest Alpes Maritimes et l'étude de la poursuite en phase deux vers la ligne du Var est à étudier à partir de La Bocca

### Sécurité ferroviaire et maillage

Les condition de la sécurité ferroviaire plaident pour la création de nœuds d'interconnexion entre les lignes ; le secteur azuréen pouvant ainsi être compris entre deux nœuds La Bocca et

St Augustin permettant un meilleur maillage du réseau. Du côté Var le maillage se fera grâce au nœud du Muy. A l'Est, Nice centre, Monaco et Menton sont indiqués pour former les nœuds et le maillage, en espérant la poursuite des travaux vers l'Est Niçois et l'Italie.

## La question de l'entrée sur Nice

Le projet mis en concertation s'arrête à la gare Nice St-Augustin. La majorité des voyageurs grandes lignes comme ceux des TER poursuivront leur déplacement jusqu'à la Gare Nice Thiers. Il se trouve que le tronçon St-Augustin Nice centre est réduit à 2 voies depuis la construction de la voie Mathis. L'élargissement n'est pas réalisable sur site.

SNCF explique que la capacité peut être suffisante en réduisant les cantons et donc en sacrifiant la sécurité et la fiabilité ferroviaire qui ne tiendra pas au premier incident ou travaux de maintenance. Cette fragilité sur un tronçon clé du réseau n'est pas acceptable. Nous demandons à SNCF de revoir le projet pour intégrer cette section en prévoyant sont doublement en tunnel par exemple, avec réservation des emprises et étude des conditions techniques de réalisation.

## Les fonctionnalités

Les fonctionnalités de la ligne nouvelle sont à choisir pour permettre le passage de tous les convois TGV, TER, mais aussi le fret. Pour cela les caractéristiques du projet doivent rester compatibles notamment en maintenant une faible déclivité des rampes.

### Schéma illustrant les propositions

Fond de plan extrait des documents SNCF

