

## **Concertation Ligne Nouvelle Ferroviaire :** **avis de l'UCID**

### ***Sommaire :***

- 1 - Nécessité d'une ligne nouvelle**
- 2 - Améliorer la maintenance en personnel et matériel des lignes, des gares et des trains**
- 3 - Rejet de la gare des Bréguières**
- 4 - Choix du tracé préservant l'environnement**
- 5 - Choix de la gare TGV Ouest Alpes Maritimes à Cannes La Bocca**
- 6 - Utilisation de la gare marchandise et création d'une plateforme multimodale**
- 7 - Amélioration des transports au quotidien sur Sophia par une gare TER**
- 8 - Recherche de la sécurité ferroviaire et du maillage entre Cannes et Nice**
- 9 - Renforcement de la capacité du tronçon Nice aéroport Nice ville**
- 10 - Développement des fonctionnalités pour la ligne nouvelle : mixité de la ligne**
- 11 - Développement des autres transports collectifs**

### **1 - Nécessité d'une ligne nouvelle**

La bande littorale des Alpes-Maritimes regroupe 800 000 habitants, équivalant une grande ville. Toutes les grandes villes de France et d'ailleurs possèdent un réseau de transports collectifs en site propre : trains, métros, tramways, etc... Notre département possède une seule ligne ferroviaire, un tramway à Nice et un BHNS à Cannes. On peut donc affirmer que nous sommes sous-équipés en la matière.

Les usagers réguliers de la ligne ferroviaire actuelle Grasse – Cannes – Nice – Menton le constatent chaque jour : le moindre incident provoque retards et annulations. La ligne est saturée, aucune amélioration sur le tracé actuel n'est possible. Cette ligne est la plus empruntée de France après celles de la région Parisienne.

Dans le même temps, l'autoroute A8 supporte 140 000 véhicules par jour, des bouchons entre Cannes et Nice, des bouchons entre la sortie Cannes et Sophia Antipolis et des bouchons entre la sortie Antibes et Sophia Antipolis. Le nombre de déplacements en véhicule individuel augmente chaque année. Ces déplacements correspondent à 20 % de la pollution du département, à des nuisances sonores et à un impact important en termes d'occupation du sol. Il est évident que nous avons besoin d'une nouvelle ligne ferroviaire pour améliorer les déplacements du quotidien. Cette nouvelle ligne permettra d'augmenter considérablement le nombre de TER entre Grasse et Nice pour aboutir à 8 TER par heure sur la ligne littorale et 2 TER par heure sur la nouvelle ligne.

## **2 - Améliorer la maintenance en personnel et matériel des lignes, des gares et des trains**

La création de la nouvelle ligne doit s'accompagner d'un effort considérable de la SNCF en matière de gestion du réseau et du trafic, d'une amélioration de la maintenance du matériel et d'une augmentation du nombre d'agents.

## **3 - Rejet de la gare des Bréguières**

Le projet de Ligne Nouvelle propose une nouvelle gare « Ouest Alpes Maritimes ». Cette gare doit se situer au plus près des usagers potentiels des trains du quotidien. La technopole de Sophia Antipolis avec ses 41000 usagers potentiels (ce qui correspond à la population d'une petite ville), est mal desservie en transports collectifs, hormis le TCSP en cours de création vers Antibes. Il paraît évident que la nouvelle gare doit se situer au cœur de Sophia Antipolis. La première proposition de SNCF d'implanter cette gare au quartier des Bréguières à Mougins, loin de Sophia Antipolis, très faiblement peuplé, dépourvu d'infrastructures routières adéquates et à l'intérieur du parc départemental de la Valmasque, est à rejeter avec vigueur car elle ne répond en rien aux objectifs de qualité et aux fonctionnalités d'une gare.

## **4 - Choix du tracé préservant l'environnement**

Plusieurs tracés sont proposés. Il est primordial de choisir celui qui ne porte pas, ou le moins possible, atteinte à l'environnement du territoire traversé. Le tracé variante nord (variante SNCF OAM1) paraît répondre le mieux à cet impératif à condition que le passage en tunnel soit privilégié pour limiter les impacts sur le milieu naturel et les sites urbanisés. De même l'emplacement de la gare devra être étudié pour limiter l'impact sur les milieux naturels particulièrement riches dans les espaces libres de Sophia Antipolis.

## **5 - Choix pour la gare TGV Ouest Alpes Maritimes à Cannes La Bocca**

Nous estimons qu'une gare TGV et grandes lignes doit être située au centre d'une grande ville, au plus près du plus grand nombre d'usagers potentiels mais également joignable en transports collectifs, pour éviter l'afflux massif de véhicules individuels. Le site de Cannes La Bocca, au centre de l'agglomération Cannoise, est accessible par train, BHNS ou bus depuis Antibes et Grasse.

Si cette situation d'une gare TGV est favorable au site de Cannes La Bocca, elle l'est beaucoup moins pour les sites de Sophia mal desservis par les transports en commun et de surcroît largement saturés par les accès routiers.

## **6 - Utilisation de la gare marchandise et création d'une plateforme multimodale**

La création d'une gare TGV et grandes lignes à Cannes La Bocca ne doit pas supprimer la fonction gare marchandises du site actuel, bien au contraire. Le transport du fret par le rail doit se développer dans les Alpes Maritimes pour faire diminuer le transport routier. De la même manière, il est indispensable de conserver et de développer le site de maintenance du matériel ferroviaire. Enfin, cette gare doit devenir l'élément moteur d'une grande plateforme multimodale réunissant tous les modes de déplacement de l'agglomération Cannoise.

La nouvelle gare de La Bocca devra également jouer son rôle de gare TER reliée aux destinations de Grasse Cannes et littoral ainsi que Sophia et Nice. Sa situation nouvelle permettra une meilleure desserte des quartiers ouest de Cannes.

## **7 - Amélioration des transports au quotidien sur Sophia par une gare TER**

Le constat est sans appel : le nombre important de personnes se rendant chaque jour dans la technopole et la pauvreté actuelle de l'offre de transports collectifs font qu'il devient indispensable d'équiper Sophia Antipolis d'infrastructures à la hauteur des enjeux. Le temps perdu dans les embouteillages, la pollution engendrée par les milliers de véhicules, l'asphyxie journalière des routes des communes environnantes qui subissent les nuisances sans bénéficier des avantages financiers, sont autant d'arguments en faveur d'une gare TER au cœur de Sophia Antipolis. Les habitants du quartier des Bouillides ne souhaitent pas de gare sur ce site. La seule alternative proposée par SNCF se situe au Fugueiret, près de SKEMA et de la future Cité du Savoir. Les habitants et les élus de Valbonne doivent déterminer l'emplacement le plus opportun pour cette gare en fonction des projets immobiliers importants envisagés.

Il va de soi que la gare doit, comme celle de Cannes La Bocca, être au cœur d'une plate forme multimodale réunissant notamment le TCSP vers Antibes et tous les moyens de transport permettant aux usagers de rejoindre les entreprises et les locaux d'enseignement.

Nous souhaitons que la fréquence des TER s'élève à 4 par heure pendant les heures de pointe, pour que cette ligne remplisse pleinement son devoir d'alternative aux déplacements en véhicule individuel.

## **8 - Recherche de la sécurité ferroviaire et du maillage entre Cannes et Nice**

La création d'une nouvelle ligne doit supprimer les risques de retards et d'annulations de trains sur la ligne littorale en cas d'incident. En effet, grâce au maillage et aux nœuds d'interconnexion de Cannes et de Nice St Augustin, les trains impactés par un incident pourront être « déviés » sur l'autre ligne.

## **9 - Renforcement de la capacité du tronçon Nice aéroport Nice ville**

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.

Selon SNCF, 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 son doublement en tunnel par exemple, avec réservation des emprises et étude des conditions techniques de réalisation.

## **10 - Développement des fonctionnalités pour la ligne nouvelle : mixité de la ligne**

Les fonctionnalités de la ligne nouvelle doivent pouvoir intégrer 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.

## **11 - Développement des autres transports collectifs**

Pour permettre une desserte satisfaisante de l'ensemble du territoire il est indispensable d'accompagner le projet ferroviaire par un développement du réseau de transports en commun lourds ( TCSP, Bus, Tram...) entre Cannes, Grasse, Sophia et Antibes.

---