



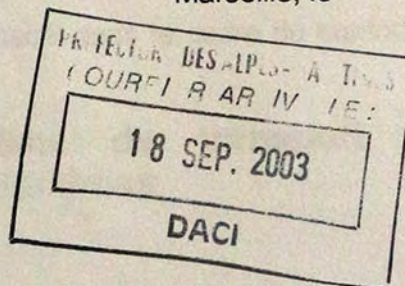
DACI
—
Mr.
→ lecture N. le Prefet
→ DACI fait

Le Délégué Régional

Marseille, le

10 SEP. 2003

Réf. : IT/RMA-D03.130 - BGY/EP

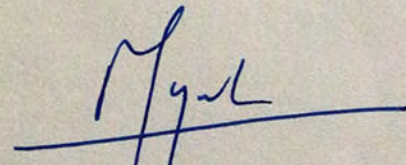


Monsieur le Préfet,

Suite à notre mail du 4 août 2003, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint les éléments de réponse à l'intervention du CADDE 06 reçue en Préfecture des Alpes-Maritimes le 5 mai 2003.

Je vous informe que ces éléments ont été apportés et débattus lors du comité de suivi sur le projet de 3^{ème} voie littorale, organisé par la mairie de Cagnes-sur-mer, présidé par Louis Nègre, le mardi 3 juin 2003 à 19 h en mairie.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma haute considération.



Bernard GYSSELS

Monsieur Pierre BREUIL
Préfet des Alpes-Maritimes
Préfecture des Alpes-Maritimes
Centre Administratif Départemental
Route de Grenoble
BP 1
06286 NICE CEDEX 03

Note à l'attention de Monsieur Le Préfet des Alpes-Maritimes

Le projet de 3^{ème} voie sur l'axe littoral s'inscrit dans le cadre du contrat de Plan Etat Région (CPER) 2000/2006.

1. La nécessité d'un système de transport ferroviaire performant dans les Alpes-Maritimes**Les constats**

Le Département des Alpes-Maritimes se caractérise par **une forte concentration de sa population sur une bande côtière ayant environ 5 kilomètres de large entre Cannes et Nice** (90 % de la population du département concentrée sur 22 % de sa surface). Les principales exceptions à cette implantation côtière sont les secteurs de Grasse, Vence et Carros. Cette géographie est très favorable au transport ferroviaire, transport de « masse ».

Ce sont plus de **2,5 millions de déplacements** quotidiens qui ont été enregistrés lors de l'enquête « ménage » de 1998. Les flux principaux sont :

Les déplacements quotidiens

- Nice-Ouest Var : 200 000,
- Nice-Antibes-Cannes : 100 000,
- Nice-Menton : 55 000,
- Nice-Vallée du Paillon : 80 000,
- Nice-Plaine du Var : 80 000,
- Antibes-Sophia-Antipolis : 25 000,
- Ouest Var-Moyen-Pays : 50 000,
- Cannes-Grasse : 100 000.

La voiture est le mode dominant avec 86 % des déplacements motorisés. La part du train est variable :

- elle atteint 10 % sur des relations privilégiées comme Nice-Menton,
- sur les liaisons impliquant une correspondance, elle chute à moins de 1%,
- globalement, elle représente environ 3% des déplacements internes au département.

Le train occupe aujourd'hui une place décevante au regard de sa position privilégiée par rapport aux principaux corridors de déplacements. Un objectif raisonnable serait une part de marché de 20 % sur les déplacements de moyenne distance. A titre de comparaison, la proportion de déplacements effectués en transport en commun dans la région parisienne est de 60 % sur les relations Paris/Banlieue. Pour ces déplacements, les populations utilisent principalement le train ou le RER.

Les conséquences

Les principales conséquences sont :

- la saturation grandissante des voies routières d'Est en Ouest (A8, RN7 et RN 98),
- l'encombrement des centres-villes par les voitures.

Les secteurs les plus congestionnés sont :

- les centres urbains de Nice, Cannes, Antibes et leurs alentours,
- la basse vallée du Paillon,
- la liaison Antibes/Sophia,
- la liaison Grasse/Cannes.

Par ailleurs, même si les infrastructures existantes permettent encore un écoulement satisfaisant du trafic en heures creuses, ce trafic génère de fortes nuisances environnementales dans les centres-villes.

La tendance de fond est donc l'augmentation des temps de parcours en voiture et l'engorgement des villes.

Les solutions

Pour enrayer cette congestion progressive des villes et des axes routiers, le train doit être une alternative attractive à la voiture.

Pour cela, le train dispose d'**atouts importants** :

- la ligne de chemin de fer entre Cannes et Nice est bien placée par rapport aux populations,
- et les temps de parcours sont attractifs pour de nombreuses relations, notamment aux heures de pointe entre Cannes et Nice (30 à 40 minutes en train – 40 à 50 minutes en voiture).

Il faut cependant **améliorer encore ses caractéristiques**, grâce à :

- de meilleures fréquences de passage,
- une meilleure **intermodalité** physique et tarifaire.

L'augmentation de la fréquence des TER entre Cannes et Nice est un **élément incontournable d'une politique en faveur des transports en commun** dans les Alpes-Maritimes.

Compte tenu de l'importance des besoins de déplacements sur l'axe littoral, il est nécessaire d'offrir un **train tous les quarts d'heure entre Cannes et Nice dans toutes les gares**.

Dans la plupart des gares, par rapport à la situation actuelle, il s'agit d'offrir **deux fois plus de possibilités de prendre le train**.

Les travaux nécessaires : la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice

La ligne ferroviaire du littoral est saturée entre Cannes et Nice. Cette saturation est due à la circulation sur cette ligne de trains de vitesses différentes : des TGV et des trains régionaux notamment. Aujourd'hui, il n'est plus possible d'améliorer les services de trains régionaux sur les deux voies existantes.

De nouvelles infrastructures sont nécessaires pour :

- rendre possible la circulation des trains régionaux « omnibus » au rythme d'un train tous les quarts d'heure entre Cannes et Nice (deux fois plus qu'aujourd'hui en heure de pointe) ;
- sans empêcher le développement des trains de « grandes lignes », des TGV et des trains de marchandises.

Une 3^{ème} voie doit être construite entre Antibes et Nice. Concrètement, cette troisième voie permettra aux trains rapides de doubler les trains lents dans les deux sens. Cela permettra d'avoir des trains plus fréquents et des horaires plus fiables.

Le **choix** s'est porté sur une troisième voie entre Antibes et Nice pour **les raisons** suivantes :

- il est nécessaire de disposer d'une longueur de troisième voie suffisante (environ 20 km) pour permettre aux trains rapides de dépasser fréquemment les trains omnibus. Autrement dit, pour améliorer les services de trains omnibus entre Cannes et Nice, la troisième voie doit être suffisamment longue ;
- l'insertion de cette troisième voie est plus facile entre Nice et Antibes qu'entre Cannes et Antibes.

Cette voie sera construite alternativement côté mer ou côté terre, en fonction des contraintes environnementales et techniques.

2. La nécessité des travaux d'infrastructure

La superposition de circulations de trains TER tous les ¼ d'heure et de trains rapides génère sur la période la plus dense étudiée (16 h 30 – 19 h 00) une vingtaine d'incompatibilités de circulations sur cette ligne à deux voies (circulations nez à nez ou dépassements impossibles). Ces conflits sont trop nombreux pour pouvoir être résolus par des ajustements d'horaires.

De plus, les points de conflit décelés étant répartis sur l'ensemble du parcours, la création d'évitements localisés ne paraît pas envisageable, d'autant plus qu'ils fragiliseraient la régularité des circulations en imposant, à la fois aux TER et aux grandes lignes, une nouvelle contrainte horaire.

C'est la création d'une voie supplémentaire continue entre Antibes et Nice qui doit être envisagée.

En effet, les différentiels de temps de parcours entre tous les trains rapides sont d'environ :

- 5 mn sur le parcours Antibes-Cagnes, long de 8,6 km avec 2 arrêts intermédiaires,
- 7 mn sur le parcours Cagnes-Nice, long de 11,4 km avec 3 arrêts intermédiaires,

soit 12 mn entre Antibes et Nice (à comparer aux 4 mn sur le parcours Cannes-Antibes long de 11 km, avec 2 arrêts intermédiaires).

La troisième voie est en effet d'autant plus efficace qu'elle permet aux trains rapides de dépasser les trains lents sur une section où la différence de temps de parcours est importante entre ces deux types de trains.

La possibilité de dépassement des TER par les trains Grandes Lignes, offerte par une troisième voie entre Antibes et Nice, permet d'envisager une desserte cadencée tous les $\frac{1}{4}$ d'heure ainsi qu'une desserte semi-directe (Cannes-Antibes-Cagnes-sur-Mer et Nice).

Toutefois, la troisième voie ne pourra être utilisée à un moment donné que dans un sens. Or, les problèmes de cohabitation entre trains lents et trains rapides existent dans les 2 sens de circulation. Il conviendrait donc de ne pas les augmenter en accroissant la différence de temps de parcours entre trains rapides et TER omnibus.

Ce serait le cas, par exemple, si l'on créait un arrêt intermédiaire supplémentaire pour les trains TER.

Le faible laps de temps encore disponible pour l'ajustement des horaires serait ainsi consommé, supprimant toute réserve opérationnelle pour la gestion des circulations TER. L'insertion de circulations grandes lignes supplémentaires serait rendue impossible.

La réalisation d'une troisième voie entre Antibes et Nice permet donc de mettre en œuvre un service TER omnibus tous les $\frac{1}{4}$ d'heure à condition de ne pas créer d'arrêts supplémentaires.

Pour ce qui concerne la réalisation du projet de tramway Est-Ouest, nous avons expliqué la complémentarité des 2 modes.

Avec un arrêt tous les 400 m environ, le tramway dessert finement un secteur alors que le TER va proposer un service avec des arrêts plutôt tous les 2 km environ permettant ainsi de ne pas avoir un temps de trajet trop long lorsque que l'on veut faire un déplacement supérieur à plusieurs kilomètres. C'est donc une complémentarité des deux modes qui est à promouvoir.

3. Un projet exemplaire en terme d'insertion paysagère et humaine

La justification du projet sur le plan de l'environnement

Le projet présente plusieurs justifications sur le plan de l'environnement :

- il participe d'une politique en faveur des transports en commun,
- il permet de lutter contre les impacts environnementaux engendrés par les automobiles (pollution, insécurité routière, congestions, pertes de temps...),
- le projet d'augmentation de capacité de la ligne Cannes-Nice contribuera donc à améliorer les conditions de vie dans les Alpes-Maritimes.

Le projet consiste à accoler une troisième voie le long des voies existantes entre Antibes et Nice. Cette solution est préférable à une infrastructure nouvelle pour les raisons suivantes :

- moins de consommation d'espace,
- moins d'impact sur les bâtis,
- faible modification des repères du cadre de vie,
- pas de nouvelle coupure des territoires.

Les attentes et les enjeux environnementaux

Les enjeux essentiels en terme d'insertion environnementale de cette troisième voie sont la protection :

- du cadre de vie (ambiance sonore, paysage, routes et chemins...);
- des espaces remarquables de Vaugrenier, du Var, du site inscrit de Valbonne, des sites Natura 2000 de Vaugrenier, des vallées du Var et du Loup et de la baie d'Antibes ;

et la prévention des risques d'inondation et de pollution notamment dans les plaines de la Brague, du Loup, de la Cagne et du Var.

Une concertation a été organisée en octobre 2001 sur ce projet. Elle a fait ressortir le soutien des populations vis-à-vis de ce projet. Elle a permis également l'expression d'attentes en ce qui concerne :

- le traitement des nuisances sonores actuelles,
- l'insertion paysagère de la troisième voie,
- l'intermodalité (parking à côté des gares, rabattements des transports en commun urbains autour des gares...).

Les maîtres d'ouvrage et les co-financeurs ont la volonté de répondre à ces enjeux et à ces attentes. Ils ont le souci de réaliser un projet exemplaire en terme d'insertion environnementale et humaine.

L'étude d'impact montre que les incidences du projet sur les espaces remarquables sont faibles.

L'aménagement paysager des abords de la ligne revêt une grande importance. Les maîtres d'ouvrages définiront en liaison avec les co-financeurs et avec les communes un traitement paysager et architectural de la troisième voie et de ses ouvrages.

Pour ce qui concerne le traitement des nuisances sonores, les exigences réglementaires conduiront à installer des dispositifs anti-bruit en de nombreux endroits, du côté de la 3^{ème} voie. En plus de ces exigences, les co-financeurs ont décidé de remplacer l'ensemble des ponts métalliques de conception ancienne, sur les voies existantes. Ces ponts sont en effet plus bruyants que les ponts de conception récente. On profitera donc du projet pour résoudre un certain nombre de difficultés existantes.

La concertation avec les communes

Au printemps et à l'été 2002, plusieurs communes se sont exprimées en faveur de l'enfouissement des voies ferrées entre Antibes et Nice (Cagnes-sur-mer et Villeneuve-Loubet notamment).

Le comité de pilotage de novembre 2002 a permis à chacun de reconnaître que l'étude de l'enfouissement avait été réalisée sérieusement par RFF, et qu'il ne pouvait s'agir d'une alternative à moyen terme, compte tenu de son coût et de ses délais.

Ce comité de pilotage a également été l'occasion de porter à 26 millions d'euros les mesures de lutte contre le bruit (comprenant notamment 5,5 km de murs anti-bruit), soit nettement plus que les mesures réglementaires (10 millions d'euros).

Des concertations sont en cours avec toutes les communes (Antibes, Villeneuve, Cagnes, St-Laurent et Nice) sur les thèmes de la lutte contre le bruit, du traitement paysager et des questions hydrauliques.

4. L'exploitation de la future ligne

Les études d'exploitation de la section de la ligne Cannes-Nice réalisées sur la base de la mise en place d'une troisième voie sur le tronçon entre Antibes et Nice ont démontré la possibilité pour les trains rapides TGV et grandes lignes de dépasser les circulations TER omnibus en tout point de la section de ligne.

L'exploitation voyageurs TER

Des études d'exploitation et de robustesse permettront de préciser cette desserte le moment venu.

Ce service peut être assuré avec le même nombre d'arrêts intermédiaires qu'actuellement.

Une circulation TER semi-directe toutes les heures, desservant les gares de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-mer et Nice-Ville, viendra compléter la desserte omnibus.

L'exploitation Grandes Lignes

La mise en service de la troisième voie entre Antibes et Nice permettra l'ajustement d'une circulation TER adaptée à la demande voyageurs sans impact significatif sur les horaires Grandes Lignes et TGV circulant actuellement sur l'axe littoral. Elle maintiendra la capacité des trains Grandes Lignes y compris en heures de pointe.

Le projet ne devra pas entraîner de dégradation des temps de parcours des trains grandes lignes et TGV. Pour ces raisons, les dessertes TER ne peuvent être strictement cadencées.

Le Fret

Les trains Fret étant préexistants, l'adaptation de leurs sillons pour permettre la desserte TER ne devra pas entraîner de dégradation de leurs performances.

Les hypothèses retenues dans les études d'exploitation permettent de conserver la marge de développement actuelle du trafic Fret de transit. Cela répond à la volonté politique nationale et européenne de développer le transport de marchandises par le fer pour des raisons de sécurité routière et d'environnement.

Synthèse des trafics

Le tableau ci-dessous présente :

- les trafics actuels,
- les trafics envisageables à terme si le projet n'était pas réalisé. Dans ce cas, il n'y aurait pas de développement du nombre de TER, En revanche, une croissance de trafic Grandes Lignes et Fret resterait possible,
- les trafics envisageables à terme si le projet est réalisé. Dans ce cas, le trafic TER peut croître jusqu'au niveau indiqué.

Nombre de trains par jour	actuel		à terme sans projet		à terme avec projet	
	jour 6 h – 22 h	nuit 22 h – 6 h	jour 6 h – 22 h	nuit 22 h – 6 h	jour 6 h – 22 h	nuit 22 h – 6 h
TER	63	7	63	7	160	10
TGV	20	3	20	5	20	5
Grandes Lignes	16	2	16	2	16	2
Fret	20	18	22	15	22	15
Totaux	119	30	121	29	218	32

Ces données de trafic ont servi à réaliser les études acoustiques figurant dans l'étude d'impact.