

LES OBJECTIFS DE LA LIGNE NOUVELLE MARSEILLE > TOULON > NICE :

AMELIORER LA MOBILITE AU QUOTIDIEN EN REpondANT AUX ENJEUX

CLIMATIQUES, SI POSSIBLE, DANS UN CADRE APAISE.

Ces objectifs constituent un changement radical de politique d'aménagement du territoire sur la Côte d'Azur où pendant des décennies le béton roi a ouvert peu d'espace aux voies de communication. On remarquera que de nouvelles formes de bétonnage construites sur la plaine du Var avec tout de même un aménagement de mobilité le tram ligne 3. Est-ce suffisant ?

Aujourd'hui la voiture est la reine des déplacements pendulaires avec 87% de véhicules sauf pour la métropole et les grandes villes ou les bus et le tram transportent près de la moitié de la population intra-muros.

A l'entrée ou la sortie des zones d'emplois, ou de l'A8, des routes littorales, des pénétrantes azuréennes aux horaires pendulaires, les embouteillages sont cycliques et denses. Plus encore en périodes estivales ou d'affluences touristiques, lors des grands événements traditionnels et culturels, les embouteillages augmentent en densité. La pollution que génèrent les moteurs à combustion, gaz à effets de serre, émissions de poussières fines etc. agissent sur la nature de la planète et ses habitants. Il y a grand danger pour la vie, la santé des citoyens y compris la faune et la flore. Il n'est plus possible de persévérer dans ce contexte, les comportements des populations en matière de déplacements doivent évoluer. Nous devons remettre à plat les moyens de transport existants et proposer aux citoyens une nette amélioration de la mobilité avec un minimum de nuisance à la hauteur des moyens de notre ère.

La problématique climatique a modifié le comportement des décideurs, stimulés par la poussée écologique, les associations etc. ils s'emploient désormais à rechercher une mobilité plus propre avec le déploiement des transports publics et individuels non polluants ou moins polluants.

Dans ce contexte le chemin de fer, transporteur de masse par excellence, rapide, sûr, économe en énergie, a un rôle essentiel à jouer sur notre territoire azuréen. Pour être performant le chemin de fer doit s'adapter aux nouvelles normes et se moderniser. Un réseau précieux sur une bande littorale azuréenne très étroite, la ligne littorale est une véritable 'colonne vertébrale' des déplacements qui traverse 27 villes ou centres très urbanisés.

La ligne littorale se complète de trois lignes de montagne qui pénètrent dans le moyen et le haut pays, la ligne Cannes Grasse dessert les bassins grassois, mouansois et boccassien, la ligne du Chemin de fer de Provence dessert la plaine du Var à partir de Nice centre, le moyen et haut pays jusqu'à Digne, la ligne internationale Nice Breil Tende > Cuneo dessert les bassins des Paillons, Bévéra et Roya jusqu'à Cuneo (Italie). **Nous avons pu préserver ces lignes de leur fermeture ou les regagner grâce à des combats associatifs, le soutien d'élus et des populations convaincus de leur utilité.**

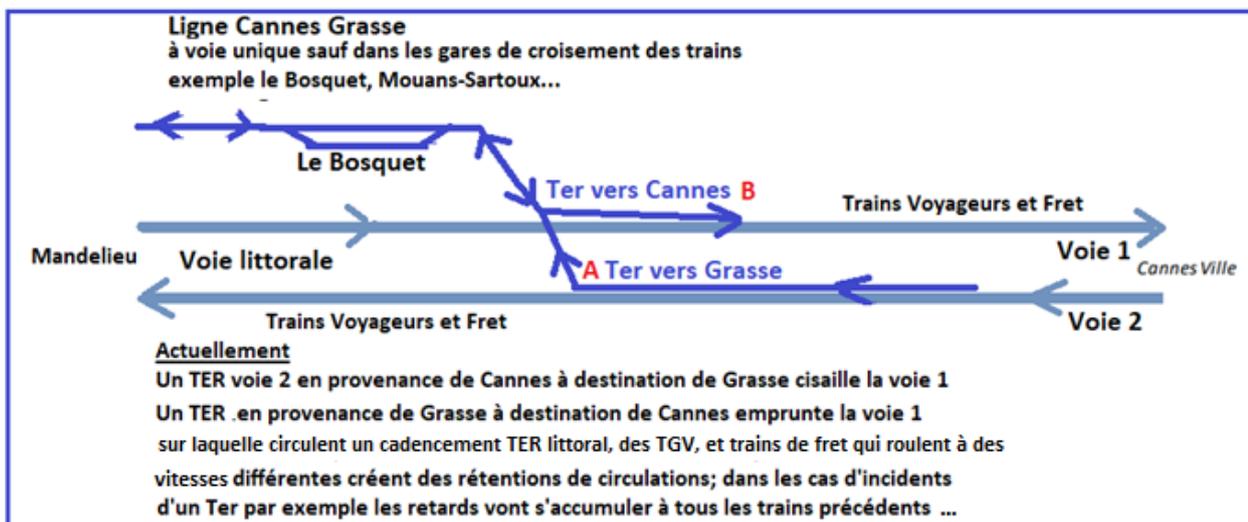
Pour faire face aux attentes des citoyens, le chemin de fer doit évoluer. Pendant des décennies il a été délaissé au profit de la construction des lignes à grande vitesse (TGV), sa remise à niveau

exige de lourds et nombreux travaux pour offrir aux usagers des dessertes performantes à la portée de la modernité.

Dans chacune des métropoles Marseille, Toulon, Nice des travaux importants de consolidation de l'outil ferroviaire sont en cours, pour accélérer la mise en conformité (suppression des ralentissements), moderniser les infrastructures qui améliorent la fluidité et la sécurité des circulations.

Aujourd'hui, les circulations directes Cannes Grasse dans les 2 sens de circulation empruntent la ligne littorale et la bifurcation sur une voie pour entrer ou sortir de la ligne de Grasse, elles cisailent la voie littorale 1 pour l'entrée A (schéma ci-dessous), et emprunte la voie littorale 1 pour la sortie B. Cette situation provoque la rétention des trains circulant sur les voies littorales 2 et 1 pour le train entrant cas A qui accède à la bifurcation de la ligne vers Grasse. Seule la voie 1 est concernée dans le cas B.

1°/ Infrastructures actuelles schéma 1



Les habitants riverains des territoires de Grasse qui se déplacent au quotidien en TER sont pénalisés par un cadencement TER qui n'est pas toujours adapté aux besoins de la mobilité des populations pendulaires domicile/travail ou études, des touristes et futurs.

Avec une voie supplémentaire dédiée, la voie 1 littorale, permettra de faire évoluer le cadencement TER actuel en le portant à un train toutes les 20'. Cette infrastructure nouvelle assurera une plus grande régularité des TER. Les résidents des haut et moyen pays peuvent se déplacer au plus proche de leurs horaires d'embauche ou autres et laisser leur véhicule au garage, désengorgeant ainsi la pénétrante Cannes Grasse et les routes littorales avec un recul sensible de la pollution.

Pour ce faire, des travaux importants sont à réaliser notamment l'élargissement des emprises SNCF, certaines sont la propriété de la ville de Cannes, d'autres appartiennent à des particuliers ou copropriétés.

Sur le projet présenté, SNCF Réseau a fait un travail remarquable limitant au plus juste les emprises utiles à la 3ème voie, en considérant dans la plupart des cas les problèmes des riverains : insonorisation, enfouissement de la voie, construction de passerelles pour rejoindre le bord de mer avec accès aux PMR... Cette 3ème voie de 1 km environ est construite en terrier pour ressortir en tranchée fermée puis se prolonge à ciel ouvert dans un cadre paysager. Suivant des demandes

émanant de résidents intervenant à la visio-conférence, débat public du 31 mars, SNCF Réseau a fait l'annonce d'étudier le prolongement de la tranchée prévue en direction de Cannes.

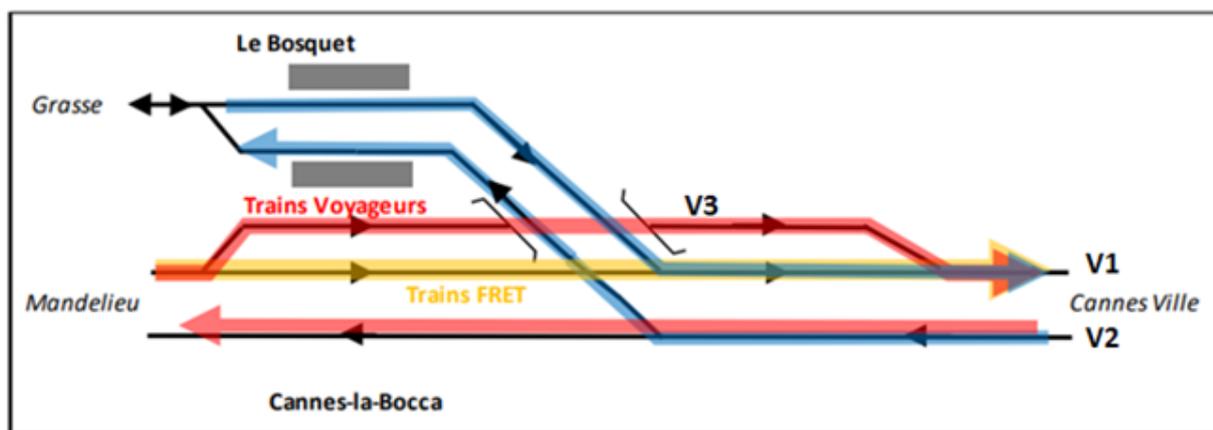
Mais comme tout projet il a ses inconvénients, la halte de Bocca actuelle est en centre ville, la gare du Bosquet est excentrée sans parking environnant tout comme la gare nouvelle TGV mais elle assure un parage pour véhicules. Les Boccaciens surmonteront-ils ces obstacles ou muteront-ils vers un transport individuel ? D'autre part les travaux vont s'échelonner sur plusieurs années avec certaines nuisances que devront tout de même supporter les résidents riverains.

La Ville de Cannes suit ce projet avec grand intérêt, elle l'a fait évoluer. Elle ne restera probablement pas insensible aux demandes pertinentes de ces administrés.

En conclusion c'est tout de même un bon projet pour les bassins grassois et cannois si les décideurs prennent en considération les quelques remarques. Il sera fonctionnel d'ici une dizaine d'années au mieux. Avec le temps, il s'améliorera encore avec le prolongement de la V3 en terrier jusqu'à Cannes et la création de la 4^{ème} voie dans cette gare

2°/ Infrastructures nouvelles schéma 2.

- La création d'une nouvelle voie au nord des voies existantes de la ligne Marseille-Vintimille pour passer sous la ligne Cannes-Grasse



Les pentes pour le fret n'étant pas compatibles avec le passage en souterrain, les trains de fret continueront à utiliser la voie nord existante de la ligne Marseille-Vintimille.

Les trains en provenance de Grasse à destination de Cannes empruntent directement la V1

Les trains en provenance de Cannes V2 à destination de Grasse empruntent la bifurcation

Le Bosquet en cisailant la V1 et passent sur la V3 en terrier.

Les trains voyageurs en provenance de Mandelieu circulent normalement sur la 3^{ème} voie V3

Un regret, je suis trop âgé pour voir cette œuvre se concrétiser. La 3^{ème} voie littorale, un projet très ancien des Amis du Rail en date de 1979, 'créer une 3^{ème} voie entre Cannes Marchandises et Nice pour fluidifier un trafic ferroviaire diversifié et dense'.

Dans ce projet figurait déjà les gares multimodales voyageurs et fret de CANNES Marchandises et de NICE St Augustin (Nice Aéroport aujourd'hui). La V3 au sortir du Bosquet sera le 2^{ème} tronçon littoral, le 1^{er} étant Antibes > Cagnes fonctionnel depuis 2015, **une avancée certes mais aux pas de tortue...**

Pour les Amis du Rail Azuréen :

Nallino Germain Président