

La proposition du SID (Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca) :

Un quai jardin de correspondance & une fréquence de 20 minutes

Constat

Depuis 2017 et les travaux d'une année d'amélioration du fonctionnement de la ligne Cannes ↔ Grasse (2 trains par heure et par sens avec évitement en gares de Mouans-Sartoux et/ou du Bosquet) l'objectif de régularité n'a été atteint qu'avec les horaires de l'été 2020.

La crise sanitaire et la propension au télétravail a réduit la fréquentation rendant l'objectif de 3000 voyageurs/jour irréaliste actuellement. Les aléas de la gestion de la bifurcation empêche plus les trains de monter avec régularité à Grasse que de descendre sur le littoral.

Analyse

La solution préconisée par SNCF Réseau (voie Marseille-↔ Vintimille en souterrain et doublement des voies Cannes ↔ Grasse jusqu'au pont Leader) est destructrice sur 1.5 km de l'environnement de l'écosystème, des sols et sous-sols irrigués. Le bénéfice après 5 ans de travaux ne serait absolument pas avéré (les trains de convois de marchandises restent en surface).

Pourquoi cette solution alternative est avantageuse ?

- La gare de Cannes la Bocca permet toujours d'accéder au bord de mer (Boulevard du Midi Louise Moreau) aux plages et ouvre l'accès aux habitants de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.
- Maintien d'une gare littorale dans un quartier en devenir déjà en communication avec le réseau de bus régional et communautaire (Palm bus).
- Préservation des longs travaux de détournement des évacuations eaux pluviales qui sont un enjeu majeur pour la plaine de Grasse à Cannes La Bocca (inondations du 3 octobre 2015 et crues fréquentes).
- Travaux seulement 6 mois contre 5 ans.
- Au plus 11 millions d'euros.
- Maintien des activités économiques : santé (Maison médicale – Clinique du Méridien), hôtellerie, hébergements.
- Diminution des nuisances sonores
- Anticipation de la construction de la Gare TER-préTGV de « Cannes la Bocca Saint Cassien » sur le site de la gare de Cannes Marchandises.

Proposition

La ligne Cannes ⇔ Grasse, historiquement à voie unique peut au prix d'aménagements-travaux simples, non dispendieux, peu impactants en terme d'exploitation ferroviaire, offrir des opportunités de mobilités nouvelles.

La technique

1. Le passage à quelques mètres de la gare de Cannes la Bocca autorise, dans une courbe légère sans habitat de proximité, la création (et résurrection) d'un arrêt : construction d'un quai aux normes PMR (Personne à Mobilité Réduite) de 110 mètres de long (une rame actuelle fait 109.91 m).
2. La ligne qui dessert déjà 5 gares en un temps total de 20 minutes aurait pour Origine-Terminus le nord du Bâtiment Voyageurs de la gare de Cannes La Bocca dont la salle d'attente peut rouvrir en complément d'un guichet de services à la mobilité (vente titres, abonnements et pourquoi pas ajout de Service d'Aide à la Personne SAP).
3. Le dispositif actif ERTMS N2 (European Rail Traffic Management System), en cours d'installation sur l'axe Marseille ⇔ Vintimille et en section prioritaire sur la ligne Cannes ⇔ Grasse, permettra des mouvements de trains précis, sûrs et dynamiques.
4. La rénovation de l'embranchement dit CAAT (Côte d'Azur, Automobile Transports) Point Kilométrique PK 7.980, exactement placé à mi-parcours temporel (~ 10^{ième} minute) avec 2 aiguillages « 60 » (permettant une vitesse de circulation jusqu'à 60km/h), crée une zone de croisement robuste et sûre.
5. Dotation de matériels neufs embarqués compatibles ERTMS N2 (comme l'axe Marseille ⇔ Aix vient d'en bénéficier en janvier 2021) et technologiquement de pointe avec comme modèle de référence les rames RER NG en Ile de France :
 - rame de type « boa » (plus de séparation entre voitures), climatisées et vidéoprotégées, alimentation bureautique/téléphonie mobile, de 2 étages pour le confort des passagers,
 - 2 conducteurs/personnel de bord).

pour un modèle d'exploitation ferroviaire vertueux, attractif, véritable alternative bas carbone à tout moyen de transport sur la parcours Cannes ⇔ Grasse.

6. Diminution des nuisances sonores au moyen d'écrans phoniques et de végétalisation.

Descriptif imagé

Schéma de l'évolution de la ligne Cannes ⇔ Grasse

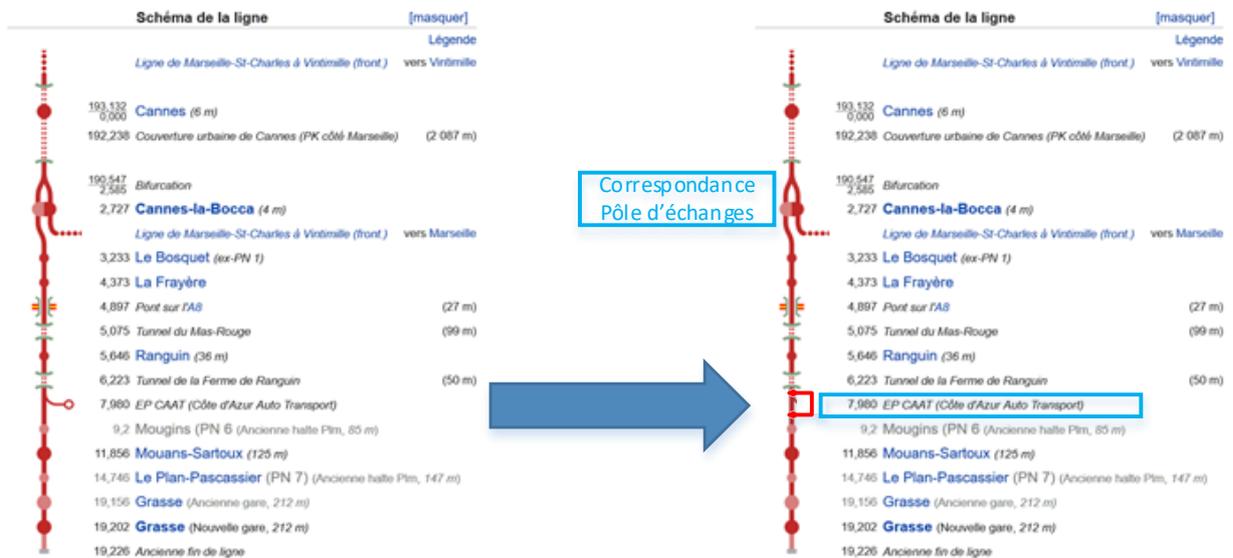


Figure 1 Schéma de l'évolution de la ligne Cannes ⇔ Grasse.

Evolutions clés :

- Réhabilitation de la Gare de la Bocca comme un pôle d'échanges entre la ligne Cannes ⇔ Grasse et Les Arcs-Draguignan ⇔ Vintimille (sur l'axe Marseille ⇔ Vintimille) avec un espace piéton quai à quai pour assurer la correspondance.
- Remise en service et transformation de la zone existante EP CAAT pour permettre le croisement dynamique des trains sur une longueur d'au moins 600 mètres.

Zone de croisement au EP CAAT PK7.980

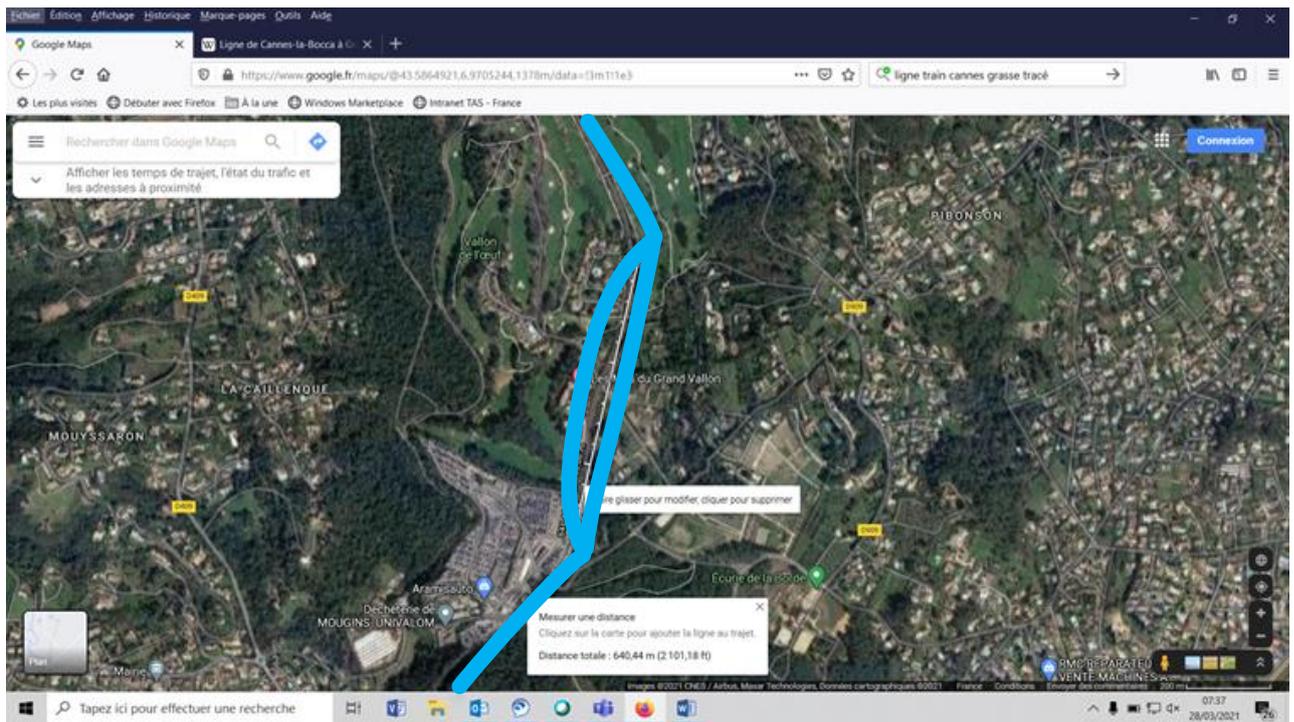


Figure 2 Zone de croisement au EP CAAT PK7.980

Evolutions clés :

- Remise en service et transformation de la zone existante EP CAAT pour permettre le croisement dynamique des trains sur une longueur pouvant aller au moins jusqu'à 600 mètres.

Gare de la Bocca reconfigurée pôle d'échanges entre la ligne Cannes ↔ Grasse et Les Arcs-Draguignan ↔ Vintimille

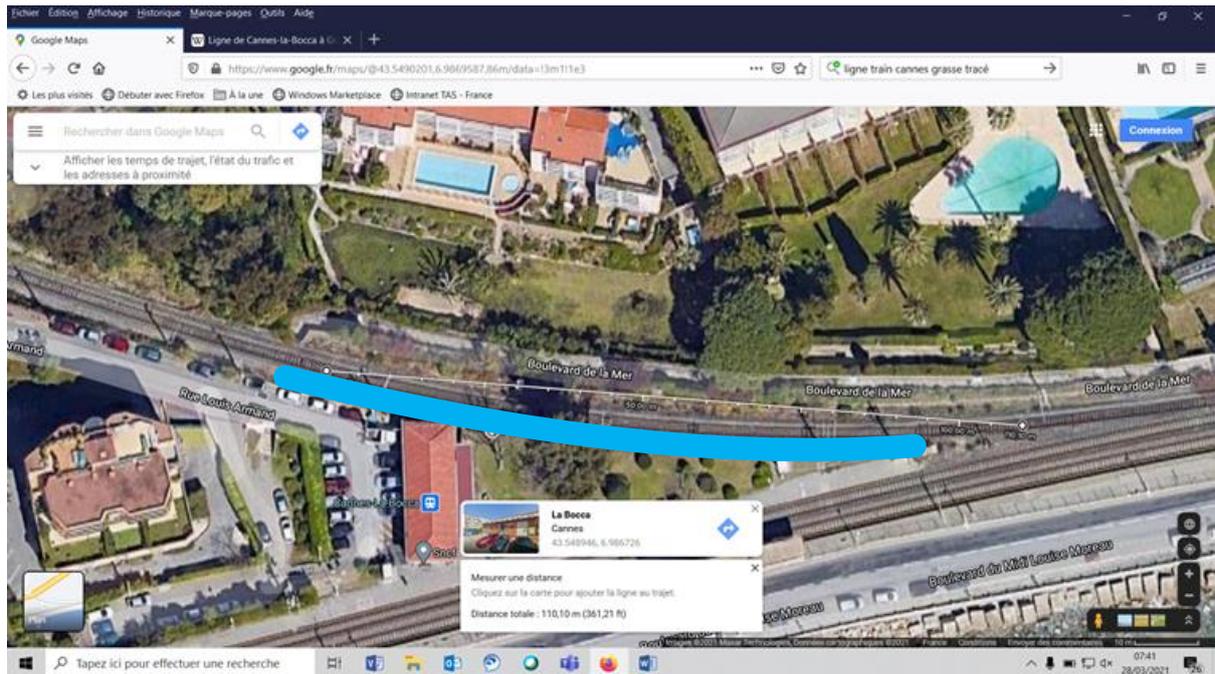


Figure 3 Gare de la Bocca reconfigurée pôle d'échanges entre la ligne Cannes ↔ Grasse et Les Arcs-Draguignan ↔ Vintimille (sur l'axe Marseille ↔ Vintimille) avec un espace piéton quai à quai pour assurer la correspondance.

Evolutions clés :

- Réhabilitation de la Gare de la Bocca comme un pôle d'échanges entre la ligne Cannes ↔ Grasse et Les Arcs-Draguignan ↔ Vintimille (sur l'axe Marseille ↔ Vintimille) avec un espace piéton quai à quai pour assurer la correspondance. Création d'un quai au nord sur une centaine de mètres compatible PMR et d'une longueur de rame simple.

Période et durée des travaux

6 mois de travaux

Au regard de la durée des travaux et de la fermeture conséquente en 2017 (1 an d'interruption de service avec création d'une voie, reconfiguration de la gare halte du Bosquet et allongements des quais de 5 gares), la création du quai en gare de Cannes la Bocca et la réhabilitation de la voie de service/desserte EP CAAT.

Démarrage des travaux indépendant de la future Gare « SICASIL »

Dans le cadre de l'enquête publique pressentie en 2022, la solution alternative ne nécessite pas préalablement la construction de la gare TER (Train Express Régional) sur le site de Cannes Marchandises.

Evaluation financière

Compte tenu de l'estimation de 113 M€ HT du coût global de l'opération de la solution SNCF Réseau, de l'ampleur, complexité et risques des travaux sur 5 ans (2027 à 2032), les travaux de la solution alternative s'étalant sur 6 mois ne peuvent représenter plus de 10% (6 mois au lieu de 60 mois = 5 ans) soit 11 M€.

Bien sûr aucun terrier ni création de voie ne sont nécessaires, ce qui permet d'assurer le coût sera bien inférieur à 11 M€. A noter que cette solution alternative évite au moins 4 ans et demi de perte d'exploitation de la ligne Cannes ⇔ Grasse sans compter les fortes perturbations sur la ligne littorale Marseille ⇔ Vintimille.