



Aout 2020 : Observations de l'Association DEPART sur le SCOT Ouest 06

Préserver la faisabilité de la LNPCA et de la dénivellation de la bifurcation ferroviaire de Cannes la Bocca

L'Association DEPART défend le développement du réseau ferroviaire en Région Sud afin de proposer une alternative propre aux habitants pour se déplacer et sortir de la dépendance au tout voiture. Elle a ainsi défendu à de nombreuses reprises le projet LNPCA¹, et les aménagements sur le réseau classique qui permettront de mettre en service un véritable RER azuréen. Ces investissements s'inscrivent en partie dans le territoire du SCOT² Ouest 06.

C'est pourquoi nous sommes satisfaits que le volet transport du PADD³ et du DOO⁴ prennent en compte la LNPCA, en terme d'emprises à réserver pour le projet, l'intermodalité autour des gares, et notamment la nouvelle gare TER/TGV de Cannes la Bocca. La phase 2 du projet LNPCA, sur laquelle s'est tenue une concertation par SNCF Réseau en 2019, prévoit des aménagements sur le réseau existant, et notamment **la dénivellation de la bifurcation entre la ligne Cannes Grasse et la ligne littorale**. Notre Association s'est mobilisée pour que cet investissement très important soit retenu, car il permet de fluidifier les circulations ferroviaires autour de cette bifurcation, sans quoi le RER azuréen ne peut exister. Ce RER inclut naturellement la ligne Cannes Grasse, en continuité avec la ligne littorale pour offrir **des services Grasse-Cannes Centre-Antibes-Nice-Vintimille sans rupture de charge ni correspondances**. La très grande majorité des usagers de la ligne Cannes Grasse font des déplacements au moins jusqu'à Cannes centre et au delà, toute rupture de charge, allongement du trajet et dégradation du confort serait particulièrement préjudiciable.

Nous avons d'ailleurs été suivis par les autorités, puisque l'ensemble des acteurs et collectivités territoriales du COTER⁵ 06 de la LNPCA, ont approuvé la dénivellation de la bifurcation de Cannes Grasse.

Ceci a même été confirmé au plus haut niveau dans la récente Décision Ministérielle du 23 Juin 2020 tel que reproduit ci-contre un extrait.

Je confirme les fonctionnalités et les opérations constitutives du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, telles qu'elles ont été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019 et qu'elles ont été présentées dans ce dossier ministériel. Les aménagements retenus par secteur géographique sont donc les suivants :

Secteur des Alpes Maritimes

En phase 1

La réalisation de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, qui sera aménagée sur le site de la future halte TER de Nice Saint-Augustin, dont la mise en service est prévue fin 2021, en réservant un espace pour deux voies supplémentaires.

En phase 2

Les aménagements entre Cannes et Nice de la navette azuréenne :

- La création de voies supplémentaires de remisage en gare de Nice Saint-Roch ;
- l'aménagement de 2 voies à quai supplémentaires en gare de Nice Ville et l'adaptation du plan de voies ;
- la création de 4 voies à quai en gare de Cannes Centre et d'Antibes ;
- la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- la réalisation d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER.

¹ LNPCA : Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (entre Marseille et Nice)

² SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale. Le SCOT Ouest 06 couvre les agglomérations de Cannes et Grasse

³ PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables

⁴ DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs

⁵ COTER : Comité territorial (instance de dialogue départemental du projet LNPCA)

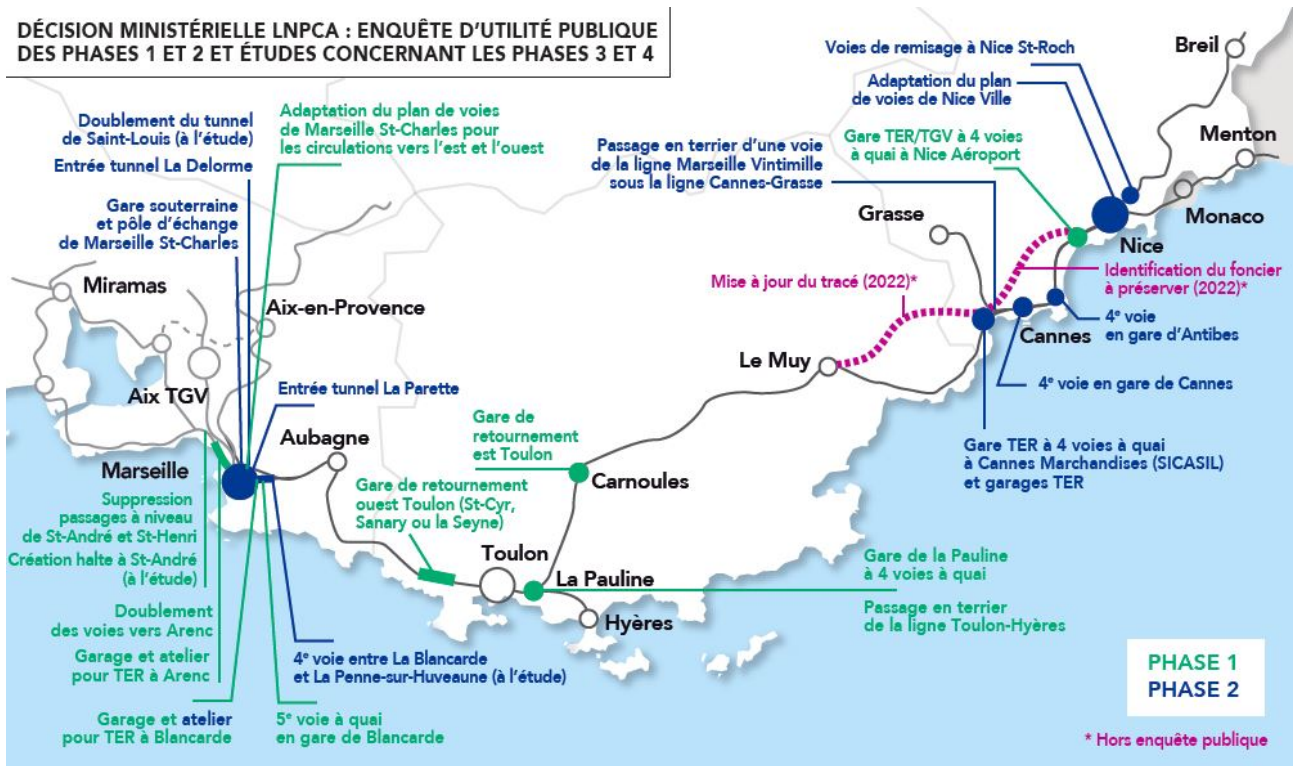
Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com



**DÉCISION MINISTÉRIELLE LNPCA : ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE
DES PHASES 1 ET 2 ET ÉTUDES CONCERNANT LES PHASES 3 ET 4**



Aussi, nous sommes particulièrement inquiets à la lecture des paragraphes suivants du SCOT, qui sont totalement contradictoire avec ces orientations :

- En page 24 du PADD s'agissant de l'axe structurant Cannes Grasse, il est dit que la voie ferrée deviendrait un tram-train. *La vocation de la voie ferrée à terme ne peut pas être celle d'un tram train, mais d'être pleinement intégrée au RER azuréen, de capacité supérieure.*
- En page 82 du DOO, il est indiqué que la ligne Cannes Grasse devrait être détachée de la desserte plus longue vers Nice. *Le RER azuréen prévoit au contraire l'intégration totale de la ligne Cannes Grasse, sans détachement, afin d'offrir une continuité entre toutes les gares de la ligne Cannes Grasse avec la gare de Cannes Centre et toutes les autres gares du littoral avec un cadencement aux 30 minutes dans un premier temps, qui aura naturellement vocation à progresser quand les équipements de la ligne Cannes Grasse (actuellement en voie unique) le permettront.*

Accentuer l'offre de mobilité Nord-Sud et coupler au sein de chaque Pôle d'Echange Multimodal les deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service ainsi que le cadencement de la voie ferrée Cannes-Grasse qui a vocation à terme, à prendre une configuration de Tram-Train.

Le SCOT'Ouest appuie la réalisation de la future Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur avec la réalisation d'une nouvelle grande gare voyageurs dans le secteur de Cannes Grand-Ouest. Ce point d'accès majeur au réseau ferré national est un levier important de la dynamique de renouvellement enclenchée sur le Grand-Ouest de Cannes. C'est aussi un nouveau nœud ferroviaire dans l'Ouest des Alpes-Maritimes avec :

- son interconnexion voulue avec la voie ferrée vers Grasse dont le cadencement doit monter en charge en se transformant en une ligne à part entière entre Cannes et Grasse, détachée de la desserte plus longue vers Nice ou Vintimille.



Nous voulons croire que ces paragraphes du volumineux SCOT sont anciens et n'ont pas été réactualisés avec les dernières évolutions du projet LNPCA.

En tout état de cause, **nous demandons leur suppression car leur maintien contrarierait la réalisation de cet important investissement ferroviaire qu'est la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse. Nous demandons qu'à la place figure au contraire la réalisation de cette dénivellation de bifurcation, qui doit également figurer sur les différentes cartes du SCOT.** Les cartes doivent aussi être corrigées s'agissant de l'ancienne gare de Cannes La Bocca, puisque celle-ci est prévu d'être déplacée dès la phase 2 du projet LNPCA sur le futur emplacement de la nouvelle gare TGV, au droit du SICASIL.

Nous profitons également de cette observation au SCOT Ouest 06 pour rappeler que l'Association DEPART demande **une programmation plus rapide de la LNPCA, notamment la réalisation de la phase 2 (dont la bifurcation Cannes Grasse) dans les mêmes délais que la phase 1, ainsi que des phases 3 et 4 pour les sections de Ligne Nouvelle Le Muy-Cannes la Bocca-Sophia Antipolis-Nice Aéroport** dans un horizon raisonnable (engagement des travaux **avant 2030**). Le SCOT Ouest 06 doit appuyer plus fortement cette demande d'accélération afin de mieux anticiper l'inscription de la LNPCA et de ses aménagements sur le territoire et tirer partie au plus vite de tous ses bénéfices en terme d'aménagement du territoire et d'organisation de l'espace, de report modal vers les transports propres dont le train et de diminution des pollutions.

Pour l'Association,
Rémi QUINTON, vice président de DEPART