

Marie-Louise GOURDON, adjointe au maire de Mouans-Sartoux

Je vous remercie vraiment de me donner la parole. Merci aussi pour la qualité de tous ces échanges qui se font vraiment de façon calme et posée, chacun défendant, évidemment, son point de vue. Je trouve cela très bien. Bravo !

Je suis élue à Mouans-Sartoux et au Pays de Grasse. Je voulais rappeler que cette ligne Cannes-Grasse, qui va jusqu'à Nice dans la continuité, et jusqu'à Vintimille, représente plus de

100 000 habitants au-dessus de Cannes en partant de La Bocca, et plus de 1 million de voyageurs qui prennent cette ligne. Je ne parle pas de cette année bien évidemment, mais en temps normal. Les voyageurs sont des personnes qui vont travailler, des étudiants. Ils la prennent aussi pour les loisirs. Évidemment, il y a des moments de pointe et des moments de calme. Nous sommes très attachés à cette ligne. J'ai participé à tous les combats avec André ASCHIERI pour qu'elle soit rouverte, ce qui a été un événement ferroviaire. Nous sommes particulièrement attachés à cette ligne, parce qu'elle est en continu, sans rupture de charge, ce que l'on a répété. Monsieur le Directeur l'a répété avant nous. C'est ce qui fait le succès de cette ligne.

S'il y a une rupture de charge à un moment donné, si les voyageurs doivent changer à Cannes ou à La Bocca, c'est évident que l'on va perdre une bonne partie des voyageurs, parce qu'il y aura du temps perdu. Le succès de la ligne est d'être en continu, sans rupture de charge. Je crois que le succès actuel vient du fait que la cadence est passée à un train toutes les demi-heures. Vous nous avez rassurés sur le fait qu'il n'y aura pas de rupture de charge sur tous les trains. J'ai vu dans le dossier qu'il y avait un cadencement prévu à 20 minutes, ce qui évidemment commence à devenir un petit métro, ce qui devient vraiment très intéressant et il sera encore plus utilisé. Je voudrais connaître la durée de fermeture de la ligne Cannes-Grasse. Vous avez prévu un échéancier de travaux qui ne se font pas tous au même moment ni au même endroit. Comment cela va-t-il se traduire pour la ligne Cannes-Grasse en termes de fermeture ?

Pour conclure, c'est un enjeu vraiment capital pour améliorer la circulation dans notre département, aussi bien d'est en ouest que du nord au sud. On est tout le temps embouteillé, on le voit bien. Je pense qu'améliorer encore cette ligne dans ce sens, quelle que soit la façon de faire, est vraiment capital pour que l'on vive mieux. Je crois que l'on est dans le sens de l'histoire en développant tout ce qui est transport SNCF, transport en commun. On a fait beaucoup de parkings autour pour que les gens puissent arriver des communes voisines et prendre le train à Grasse ou à Mouans-Sartoux, par exemple. Tout cela existe maintenant. On peut encore le développer pour qu'il y ait un maximum de gens dans le train et moins dans les voitures. Je crois que c'est le but de tout cela. Je vous remercie.

Je confirme l'importance de la continuité, on l'a dit. Le projet ne prévoit pas le cadencement à 20 minutes. Il reste à 30 minutes. C'était dans la proposition alternative, mais comme c'est présenté, techniquement, cela ne fonctionne pas. Le projet prévoit de rester à deux trains par heure. Cela étant, la bifurcation permet plein de choses. Elle permet de rester dans cette situation. Après, c'est un le même principe que l'on a sur Marseille, c'est-à-dire que l'on peut avoir des projets

complémentaires CPER (Contrat de Plan État-Région) beaucoup moins chers, et là, je reviens vers Monsieur LORNET. Il peut y avoir des solutions pour passer à 20 minutes, mais pas celle présentée. On peut y travailler, mais pas dans le cadre de ce projet. Si l'on passait à 20 minutes, évidemment, il faudrait revenir vers les habitants et les riverains, reparler du problème du bruit et de tous les sujets, de l'amélioration pour les usagers, mais aussi des impacts. Il faudrait donc retrouver cet équilibre entre ce que cela apporte aux usagers et ce que cela a comme conséquence en termes de bruit. Techniquement, c'est possible, et je pourrai y revenir. L'évitement serait plutôt à La Frayère qu'à Ranguin.

Cela étant, le projet tel qu'il est prévu est pour améliorer la régularité. Il y aura en premier l'ERTMS entre Grasse et Cannes, qui va permettre de booster la régularité. Actuellement, il faut voir que les trains de la ligne Cannes-Grasse sont les parents pauvres de la ligne. Comme on ne veut pas retarder les trains et que cette bifurcation marche très mal, il y a souvent des retards reportés sur la voie unique et vous avez une qualité de service moyenne, pour ne pas dire pire. C'est un peu lié à la configuration. Il y a donc bien une première remarque pour vous concernant l'amélioration de la régularité. Les gens peuvent prendre leur train en qualité.

Après, pour passer à trois trains par heure, c'est ce que l'on appelle « un projet connexe ». Le projet le permet aussi, mais il faudrait voir de nouveau, revenir devant le public, chez vous, mais peut-être aussi à la bifurcation, parce que les gens seraient concernés, dans le cadre d'un projet de Contrat de Plan État-Région, et là, la CAPG, qui est financeur du projet, peut peut-être en parler à la Région, mais c'est un autre sujet. Je crois que c'était ces deux points.

Concernant la durée de fermeture, c'est un peu ce que nous vous avons dit tout à l'heure. C'est un équilibre entre le maintien de la gare, l'impact aux riverains et la durée de la fermeture. On peut jouer sur tous ces paramètres. La dernière fois que l'on avait fait des travaux, cela avait été très long. J'étais à l'époque le pilote opérationnel, le maître d'œuvre à l'ingénierie. Au début, on avait prévu six mois. Après, on avait demandé un an. Je pense que pour ces travaux, on peut être en dessous. Cela va faire partie de la concertation. On n'a pas le niveau d'études suffisant pour dire exactement combien de temps elle sera fermée. Cela étant, la concertation se poursuit. Il faudra voir précisément ce temps de fermeture.

Je suis assez d'accord avec ce que dit Monsieur LORNET dans le sens où les temps de fermeture très longs entraînent quand même un risque sur la perte de voyageurs, avec au moins une baisse du nombre pendant un an ou deux. C'est vrai. Il faut donc faire attention à ne pas fermer la ligne trop longtemps. C'est vraiment un enjeu peut-être supérieur à d'autres. On le prend bien en compte. Je pense qu'un an est la durée maximum. Il faut peut-être essayer de faire moins, six mois. Cela étant, cela va faire partie des sujets de discussion, ou peut-être des weekends « coup de poing » de cinq ou six jours, sans fermer la ligne. Il existe plusieurs solutions. On n'a pas le niveau d'études suffisant pour vous répondre précisément, mais il faudra le faire.