



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SOPHIA ANTIPOLIS

AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL « TRANSPORTS ET POLITIQUE DE LA VILLE »

Rédigé par

Alain JUNCKEL, Vice-président du groupe de travail « transports et politique de la ville »

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR ET NOUVELLE GARE OUEST A-M

PARTICIPATION À LA CONCERTATION PUBLIQUE 2016
INITIÉE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU

AVIS proposé au vote de l'assemblée plénière du conseil de développement réunie
le 22 novembre 2016.

AVERTISSEMENT :

Le présent projet d'avis qui est soumis au Conseil de Développement de la C.A.S.A résulte de l'aboutissement d'un travail collectif de réflexion, d'analyse, d'écoute, de débat et de participation, de la part d'un petit noyau assidu de membres du Groupe de Travail « Transports/ Déplacements » du CD CASA.

A ce stade d'élaboration il s'avère donc hasardeux de considérer que le présent avis serait le fruit d'une démarche intellectuelle représentative de l'opinion majoritaire de la société civile.

Dans le cas d'espèce, compte tenu des positions affirmées solennellement par le conseil communautaire de la C.A.S.A le 26/09/2016 d'une part, et par des collectivités locales membres de l'agglomération « Sophia Antipolis » directement concernées d'autre part, le rôle du Conseil de Développement de la C.A.S.A, ne peut donc se limiter qu'à la production d'un simple avis d'information de circonstance destiné au Président de l'agglomération, étant précisé que la procédure de concertation règlementaire en cours permet d'associer à la définition du projet "les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées".

Vu le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et plus particulièrement la section qui traverse le territoire de la C.A.S.A ;

Vu le dossier technique, administratif et financier élaboré par SNCF Réseau et soumis à la concertation publique ;

Vu l'avis émis par la commune de Biot refusant tout passage sur son territoire de la nouvelle ligne « boucle » et souhaitant une reconsidération de la 3ème voie littorale;

Vu l'avis émis par la commune de Valbonne portant à la fois sur le refus d'une gare TGV sur son territoire mais favorable à la poursuite des études sur l'implantation d'une gare TER au cœur de Sophia Antipolis sous réserve que la gare et ses quais soient entièrement souterrains et n'impactent pas non plus la commune de Biot ;

Vu l'avis de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis, pris sous la forme d'une motion, dans sa séance du 26 septembre 2016 par laquelle il est exprimé :

- Le regret de l'abandon du projet de 3ème voie littorale dans sa seconde phase ;
- une interrogation d'un projet dont le coût est estimé aujourd'hui à plus de quatre milliards d'euros dans son hypothèse la moins onéreuse, sans pour autant engendrer de gain de temps pour l'utilisateur du TGV avant 2050 ;
- la dénonciation de l'impact sur l'environnement des scénarii présentés par SNCF Réseau sur les communes de Biot et Valbonne ;
- la demande à SNCF Réseau de proposer une desserte TER de Sophia Antipolis au cœur du technopôle, étayée par des études précises et incontestables, qui n'entraîne pas d'impact environnemental dans les communes traversées.

Face à ces constats, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis a émis d'intenses réserves quant à la faisabilité et l'efficacité du projet ainsi proposé par SNCF Réseau.

S'AGISSANT DE LA LIGNE NOUVELLE :

Considérant que le projet consiste à établir, à partir de Nice St Augustin, un tronçon de ligne nouvelle (dénommé : boucle) via le site de Sophia Antipolis ainsi qu'une gare nouvelle, ledit tronçon rejoignant

la ligne Cannes Grasse qu'elle emprunte sur un court trajet avant de se rabattre sur la ligne historique littorale à Cannes-la Bocca ;

Considérant que pour assumer cette disposition, le maître d'ouvrage impose :

- des rampes à 3,5 % incompatibles avec le fret et les matériels ferroviaires classiques ;
- une succession de raccordements de faible rayon (donc parcourables à vitesse limitée) ;

Considérant que la limitation de la capacité TER semi direct de la "boucle" à 2 circulations/heure dans chaque sens apparaît insuffisante dans les créneaux horaires de pointe ;

Considérant la problématique de l'imbrication délicate de l'ensemble des circulations nouvelles (TAGV & TERD) avec les circulations de Cannes-Grasse de la ligne littorale (pour assurer les débouchés vers l'Ouest et le retour vers l'Est) ;

Considérant que pour le cas où la mise à double voie de la ligne Cannes-Grasse ne serait pas acquise (et financée dans le cadre du CPER), l'essor de cette importante antenne serait compromis ;

Considérant que la mise à quatre voies de la gare d'Antibes est indispensables pour assurer conjointement les dessertes TER Littorales et additionnelles de "la Boucle" ;

Considérant que le projet tel que proposé à la concertation serait en majeure partie enterré mais qu'un linéaire de voies ferrées (actuellement inconnu) serait réalisé en aérien, constituant par la même une atteinte irréparable au paysage naturel ;

Considérant que les différents tracés franchissent des obstacles naturels nécessitant la réalisation de viaducs portant irrémédiablement atteinte à l'environnement;

Considérant que le tracé « couleur bleue » suit par endroit le lit majeur de la Valmasque, et le surplombe (en viaduc). Or le débit de la Valmasque a triplé entre 2000 et 2011. Se pose la question de la compensation aux infrastructures pour éviter d'augmenter le risque d'inondation sur la commune de Biot (nécessité de création de bassin de rétention à proximité de la Valmasque) ;

Considérant que ce tracé entrecoupe deux fois la ligne du Bus-Tram reliant Antibes à Sophia ;

Considérant que ce tracé passe dans des secteurs où poussent et vivent des espèces endémiques protégées (faune et flore) ;

Considérant pour le tracé « couleur bordeaux » la ligne passe sur le terrain de l'ex-INPI or il y a deux espèces rares d'orchidées protégées qui poussent à cet endroit ;

Considérant le projet d'extension de la boucle du Bus Tram après 2020 passerait aussi sur ce site ;

Considérant pour le tracé « couleur rose » les terrains du complexe sportif proche CIV sont directement concernés par l'implantation de la future gare ouest au cœur de Sophia ;

Considérant que sont également concernés les étangs de Garbejaire, lesquels jouent le rôle de retenue d'eau lors des épisodes très pluvieux. Leur imperméabilisation ou pire leur disparition aurait un effet aggravant sur la crue aval située sur la commune de Biot ;

Considérant que des ensembles résidentiels sont situés à proximité de ladite zone ;

S'AGISSANT DE LA RÉALISATION DE LA GARE OUEST :

Considérant que cette gare a majoritairement vocation à permettre l'accès au réseau ferroviaire des actifs et étudiants devant se rendre sur le site de Sophia Antipolis;

Considérant que l'attractivité tant professionnelle qu'universitaire du technopôle attire un public d'environ 40 000 personnes sur l'ensemble du site;

Considérant qu'une étude initiée par Sophia Club Entreprises, dans le cadre de l'élaboration d'un plan de déplacement inter entreprises, a permis de géo localiser un échantillon de 15 000 trajets domicile-travail ;

Considérant que l'exploitation de cette étude met en évidence:

- la dispersion géographique des lieux de résidence ;

Que l'on peut en déduire qu'un nombre non négligeable d'actifs et d'étudiants domiciliés trop loin d'une gare ferroviaire de départ et ne seront de fait peu concernés par la « boucle », de même, les personnes résidant à proximité de Sophia Antipolis (communes de Valbonne, Roquefort, Biot, Vallauris, Mougins) environ 24% de l'échantillon seront peu intéressées de se rendre à une gare de départ ;

- la prééminence du bassin de vie d'Antibes environ 24% de l'échantillon ;

Considérant que le pôle d'échange multi modal d'Antibes sera relié dans deux ans au technopôle de Sophia Antipolis par le Bus tram (TCSP en cours de travaux) ;

Considérant que depuis NICE un service de transport en commun (ligne 230 express) comprenant une flotte importante de véhicules permet de se rendre sur le site de Sophia Antipolis dans des conditions de confort acceptables et qui peuvent être améliorées, concurrençant par là même le rail dont la qualité de service est parfois en cause ;

CONCLUSION DU GROUPE DE TRAVAIL :

L'opportunité de créer une gare nouvelle (la sixième) dans le territoire de la CASA située sur la « boucle » ne nous a pas convaincu.

Le rejet de cette gare ouest appellerait une seconde interrogation : Une boucle pour quoi faire ?

Une position définitive ne peut être rendue qu'après avoir connaissance du résultat de la « théorie du bilan » (mission confiée à un tiers indépendant du maître d'ouvrage) :

Coût prévisionnel de l'investissement + impact écologique et cadre de vie non compensés

Qualité du service rendu au plus grand nombre.

Si la réalisation de la gare ouest est maintenue par le maître d'ouvrage sur le site de Sophia, cette gare ne devra pas accueillir de TGV afin que la prééminence de la gare d'Antibes soit confirmée pour assurer tous les départs et arrivées en un lieu unique de l'agglomération sophilopolitaine.

Conclusion de l'Assemblée

L'assemblée après en avoir débattu et délibéré, préconise

La réactivation du dossier de la réalisation de la 3^{ème} voie littorale, qui demeure, une piste de réflexion pertinente en termes de temps et d'investissement supportable pour les finances publiques.

Que, sans attendre toute décision au sujet de la valorisation de la ligne littorale, les autorités de la CASA doivent mener une réflexion appuyée sur deux points

1°) la priorité à accorder à la mise en service de la quatrième voie à quai en gare d'Antibes et préparer toutes les dispositions utiles à cet égard ;

2°) étudier et préparer la réservation des emprises pour la mise à trois voies de la section Golfe-Juan-Vallauris [pK 199,1 à 202,3] qui prolongerait de plus de 3 km le tronçon existant et programmé.

Que le groupe de travail « Transports », en collaboration avec le groupe de travail « Economie/Emploi » du Conseil de développement de la CASA, poursuive ses réflexions en intégrant les préoccupations des entreprises sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

SOPHIA ANTIPOLIS, le 22 Novembre 2016

Alain JUNCKEL, Vice-Président
Groupe Transports-Déplacements
et Politique de la ville



Bernard TOMASINI,
Président du Conseil de Développement de la
Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis

