

Détail d'une question et sa réponse personnalisée

Q. 639	10/05/2005 12:15:08
Mode d'envoi	C. P.
Texte de question	<p>la Nice, le 11 avril 2005 Monsieur le Président, Lors des premiers débats ou auditions organisés par la Commission Particulière du Débat Public dans les Alpes-Maritimes, il nous est apparu que deux types de question étaient adressées au maître d'ouvrage RFF sans que des réponses très explicites puissent y être apportées. Elles concernent: 1. la capacité de la ligne littorale, avec ou sans 3ème voie selon les sections concernées, à supporter le trafic TER, tel que devant être développé par la Région dans les années à venir, le trafic fret et aussi les services TGV voire TER - GV prévus dans le projet LGV PACA. Ce sujet est sensible vu les inquiétudes légitimes, les oppositions et les incompréhensions rencontrées sur le projet de la 3ème voie entre Antibes et Nice; il est de plus incontournable car il permet de valider ou non les différentes solutions envisagées, par le maître d'ouvrage ou d'autres intervenants au débat, concernant la desserte des Alpes-Maritimes. Il est donc indispensable que nous puissions disposer d'un dossier clair précisant: ce que les voies existantes offrent comme sillons, le trafic supplémentaire que la 3ème voie, sur tout ou partie de cette ligne permettra d'absorber, les incidences du raccordement de la ligne LGV sur la ligne classique du littoral en terme de circulation et cela selon les lieux de raccordement. La question se pose bien entendu de façon prioritaire entre Antibes et Nice. Elle se pose aussi entre Cannes et Nice pour les trains TGV qui desserviront Cannes puis la voie littorale mais également au delà de Nice pour les TGV allant vers Menton, Monaco et l'Italie. La réponse concerne RFF mais aussi la SNCF. 2. la poursuite de la LGV vers l'Italie La revendication d'un projet allant jusqu'en Italie étant largement partagée par les acteurs des Alpes-Maritimes et des autres départements, même si beaucoup admettent l'idée d'un phasage avec une 1ère phase (LGV Méditerranée - Nice) et d'une 2ème phase (Nice - Italie), il nous apparaît également capital que le maître d'ouvrage puisse éclairer ce que pourraient être les solutions de tracé pour cette 2ème phase; la ligne nouvelle LGV PACA devra en effet être compatible avec cette 2ème phase très attendue et, dès à présent, pensée comme devant être poursuivie jusqu'en Italie. Or jusqu'à ce jour, les réponses du maître d'ouvrage sont restées, malgré nos demandes très pressantes, très évasives. Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte ces demandes et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées. Louis NEGRE</p>
Auteur (commune)	Negre Louis (NICE Cedex 3)

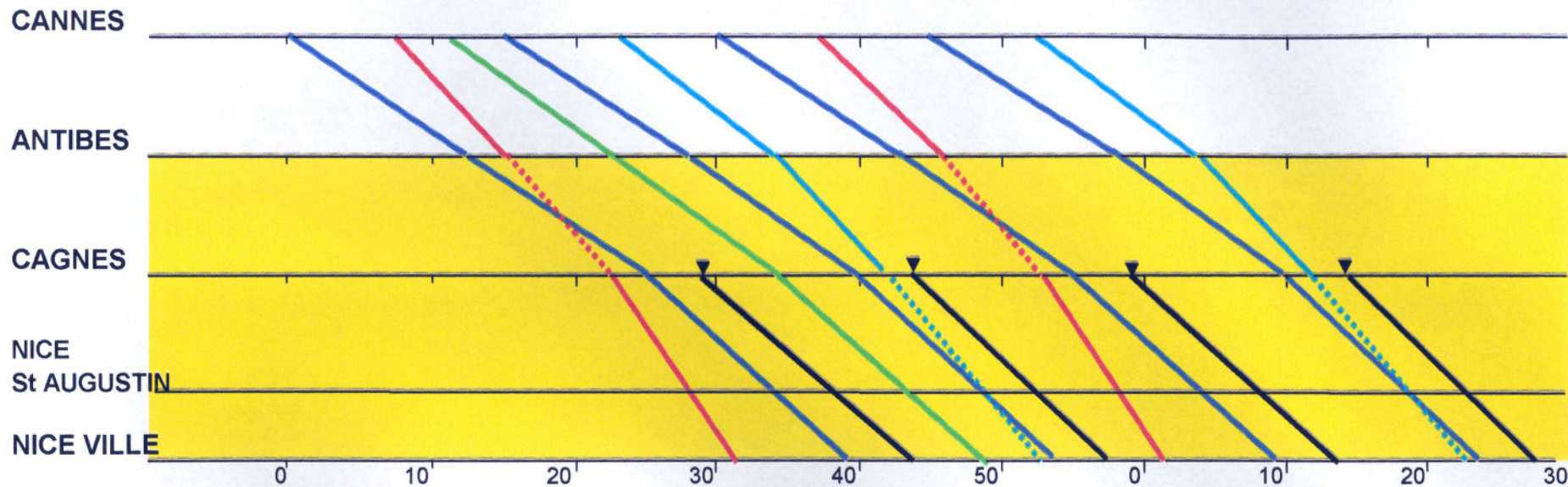
R. 580	09/07/2005 09:44:08
Réponse	<p>La capacité de la ligne littorale entre Cannes et Nice sur les 2 voies actuelles et les 3 voies dans les gares de Cagnes sur Mer est limitée aux 6 à 7 trains par sens aux heures de pointe dimensionnantes. L'organisation des circulations est basée sur le principe d'une alternance de trains rapides (TGV ou TER semi-direct) et de TER omnibus plus 1 train fret. Dans cet ensemble non structuré, les limites de capacité sont atteintes. Quel est le trafic envisagé à l'horizon 2020 entre Cannes et Nice sur les voies littorales et indépendamment du raccordement de la LGV PACA ? Le trafic total aux heures de pointe dimensionnantes dont l'amplitude sur la journée sera nettement plus grand qu'aujourd'hui pour les TER, est de 9 trains dans chaque sens. Un cadencement sur quasiment la journée ainsi qu'une symétrie de l'offre seront effectifs selon la demande de la Région. Nature de ce trafic: - 4 TER omnibus cadencés aux 15' - 2 TER SD cadencés aux 30' - 1 TGV desservant les gares de Saint Raphaël, Cannes et Antibes - 1 Intercité desservant les grandes villes littorales - 1 Fret (si besoin) mais systématiquement inclus dans les études de capacité Il est reconnu par tous que le trafic envisagé est incompatible avec l'infrastructure actuelle, sauf à rendre identique les temps de parcours de tous les trains, ce qui aurait pour conséquence de faire circuler les TER SD, les TGV, les Intercités à la vitesse moyenne des TER omnibus soit 45 km/h. Pour écouler ce nouveau trafic, la solution retenue par les partenaires a consisté à la réalisation d'une 3è voie entre Antibes et Nice en 2 phases : la première d'Antibes à Cagnes puis de Cagnes à Nice. Cette opération est déclarée d'utilité publique et urgente depuis 2003. Cette nouvelle infrastructure permettant le dépassement des TER omnibus par des trains plus rapides fonctionne de la manière suivante (schémas joints) Les 2 voies extérieures Elles sont dédiées à un seul sens de circulation et réservées prioritairement aux 4 TER omnibus et si besoin au train de fret qui ne pose aucun problème entre 2 TER omnibus. La 3è voie appelée voie médiane Elle peut être circulée alternativement dans un sens ou dans l'autre par les trains rapides pour effectuer des dépassements. Comme constaté sur les schémas, cette 3è voie n'est utilis"e que partiellement. Des communications entre toutes les voies permettent de quitter ou de rentrer sur cette voie médiane depuis les voies adjacentes. C'est le cas entre Antibes et Cagnes pour 2 trains par heure (1 TGV et 1 IC) et entre Cagnes et Nice pour 2 TER SD. Comme son rôle ne se limite pas au dépassement dans un seul sens, puisque les dessertes sont symétriques, il convient de calculer son taux d'occupation par heure. Entre Antibes et Cagnes pour un</p>

dépassement de 4 trains (2 par sens) ce taux est de 50% Entre Cagnes et Nice pour un dépassement de 4 trains (2 par sens) ce taux est de 74% Ces taux autorisent des marges indispensables pour positionner l'ensemble des circulations dans un système structuré. A noter, qu'entre Cannes et Antibes, les 9 trains décrits précédemment circulent sans contrainte sur les 2 voies existantes. C'est possible uniquement sur un tronçon relativement court, qui plus est encadré par des zones à 3 voies (gare de Cannes et section Antibes Nice). C'est néanmoins la limite à ne pas dépasser sur ce tronçon. Raccordement de la LGV PACA sur la 3<sup>è</sup> voie littorale entre Antibes et Nice Le trafic en provenance ou à destination de la LGV est composé de 4 trains par heure dans chaque sens. Trois lieux possibles de raccordement ont été évoqué au cours du Débat Public. 1 Un raccordement à Nice Ville Aucune interférence avec les 9 trains des voies littorales 2 Un raccordement à Nice Saint Augustin Ces 4 trains que l'on peut considérer proches d'un cadencement s'insèrent aisément entre les autres circulations sur les 2 voies orientées et ne posent pas de contrainte aux TER, facilités il est vrai par l'absence de gares d'arrêt entre Saint Augustin et Nice Ville. La vitesse des TGV est celle permise actuellement sur cet axe littoral. 3 Un raccordement aux alentours de Cagnes sur Mer Les 4 trains peuvent s'insérer dans le dispositif TER prévu sur les voies orientées mais avec une contrainte sur le temps de parcours des TGV. Dans ce cas nous sommes plus dans le cadre de la gestion opérationnelle des circulations. A noter que les temps de parcours Paris Nice prennent en compte les majorations éventuelles pour les circulations TGV entre Cagnes et Nice du fait de la vitesse limitée sur la ligne littorale. En conclusion, la 3<sup>è</sup> voie est indispensable pour répondre à la demande d'amélioration des TER: - La densité des dessertes - Le cadencement des dessertes - L'amplitude journalière de l'offre - La symétrie de l'offre Lorsque la LGV PACA sera réalisée, les 9 trains prévus sur les voies littorales seront maintenus et selon le lieu de raccordement de la LGV/3<sup>è</sup> voie, l'utilité de cette voie médiane sera encore renforcée. La 3<sup>è</sup> voie est donc indispensable sans LGV et bien entendu avec LGC quel que soit le scénario. Actuellement, RFF ne propose pas une ligne nouvelle jusqu'en Italie pour des raisons de coût. Au-delà de la 3<sup>è</sup> voie littorale, chaque prolongement supplémentaire de 10-15 km vers la frontière italienne (Nice Centre, Est de Nice, Vintimille) coûte environ 700 millions d'euros pour un gain de 5 à 10 minutes. Ce n'est pas raisonnable pour un projet qui est déjà deux fois plus cher que les autres. Cependant, même si la ligne nouvelle s'arrête en France, les TGV, eux, iront jusqu'en Italie. La SNCF prévoit des TGV jusqu'à Gênes dès la mise en service de la LGV PACA. Du côté italien, RFI poursuit les investissements sur la ligne côtière (Gênes-Vintimille) pour rattraper leur retard et ainsi créer des sections nouvelles à 200 km/h et remonter la vitesse sur les sections existantes. Le projet de LGV PACA n'a fait l'objet que de pré-études fonctionnelles qui ont conduit à l'élaboration de 20 scénarios de 7 km de large. A ce stade du projet, nous ne pouvons pas vous envoyer de plan précis du tracé entre Nice et l'Italie. Seules des études concernant les enjeux et l'état initial environnementale des secteurs intéressés ont été réalisées. Pour l'itinéraire Nice – Italie, les communes concernées par ce fuseau de 7 km de large sont (d'Ouest en Est) : Nice, Falicon, Saint-André, La Trinité, Villefranche-sur-Mer, Cantaron, Drap, Blausasc, Eze, Peillon, Peille, La Turbie, Beausoleil, Gorbio, Saint-Agnés, Roquebrune-Cap-Martin, Castellar et Menton. Les communes ponctuellement touchées par ce fuseau sont : Aspremont, Tourette-Levens, Contes et Castillon.

## RESEAU FERRE DE FRANCE

### ELEMENTS EXPLICATIFS DE LA CAPACITE DE LA SECTION ANTIBES-NICE A L'HORIZON TGV.

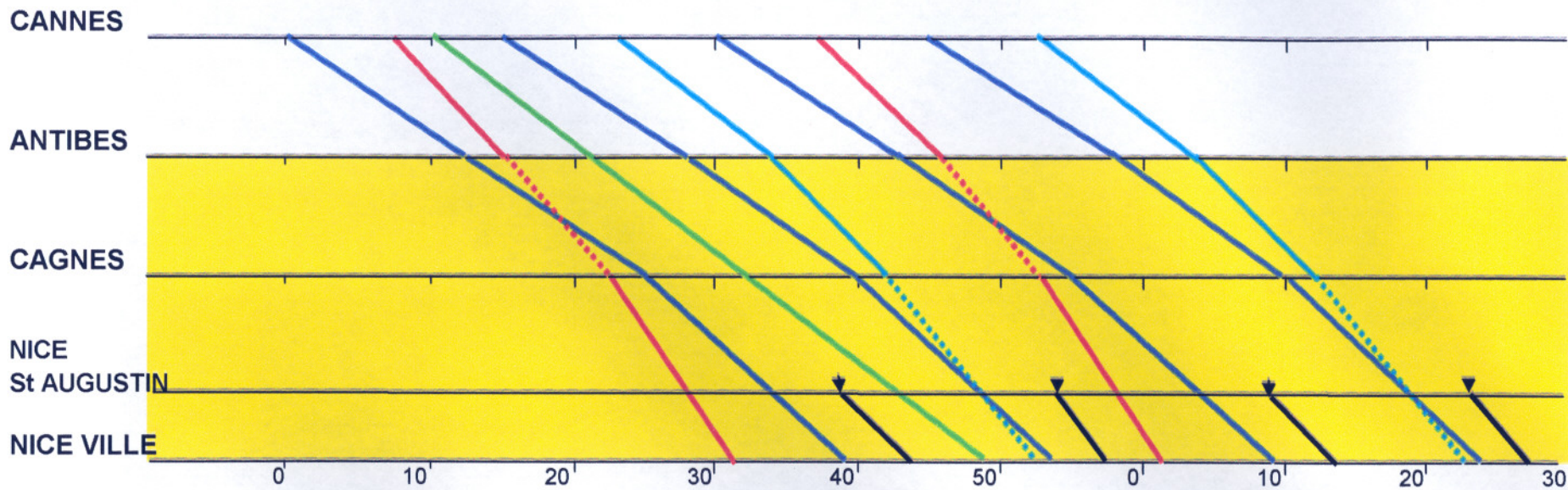
# Utilisation de la 3ème voie entre ANTIBES et NICE VILLE (heure de pointe) RACCORDEMENT DE LA LGV entre ANTIBES et NICE



- tronçon à 3 voies
- 1 TGV et 1 IC
- 4 TER cadencés omnibus
- 2 TER SD
- 1 FRET
- 2 TGV et 2 IC de la LGV

Trains tracés en pointillé sur la 3è voie

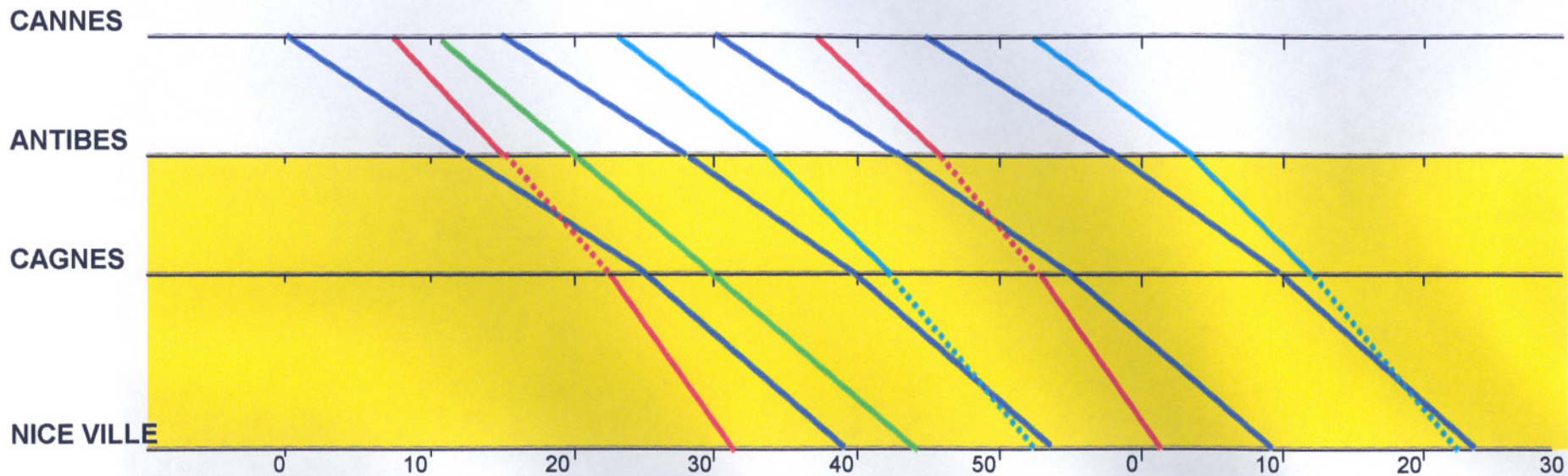
# Utilisation de la 3ème voie entre ANTIBES et NICE VILLE (heure de pointe) RACCORDEMENT DE LA LGV A NICE SAINT-AUGUSTIN



- tronçon à 3 voies
- 1 TGV et 1 IC
- 4 TER cadencés omnibus
- 2 TER SD
- 1 FRET
- 2 TGV et 2 IC de la LGV

Trains tracés en pointillé sur la 3è voie

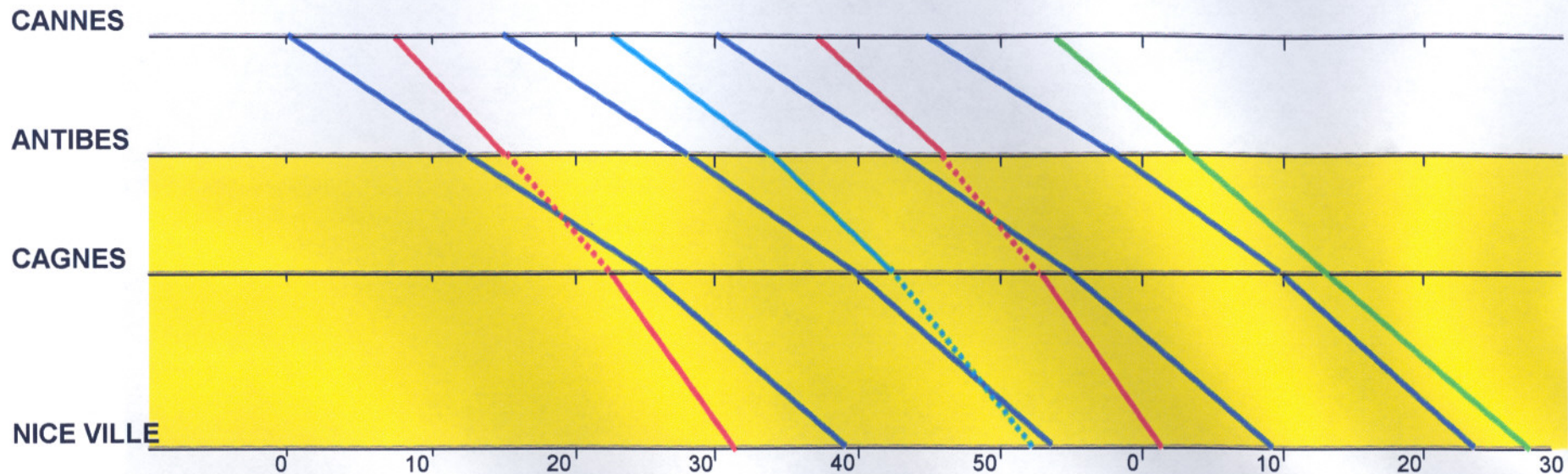
# Utilisation de la 3ème voie entre ANTIBES et NICE VILLE (heure de pointe) HORIZON 2020 SANS LGV OU RACCORDEMENT DE LA LGV A NICE VILLE








- tronçon à 3 voies
- 1 TGV et 1 IC
- 4 TER cadencés omnibus
- 2 TER SD
- 1 FRET

Trains tracés en pointillé sur la 3è voie

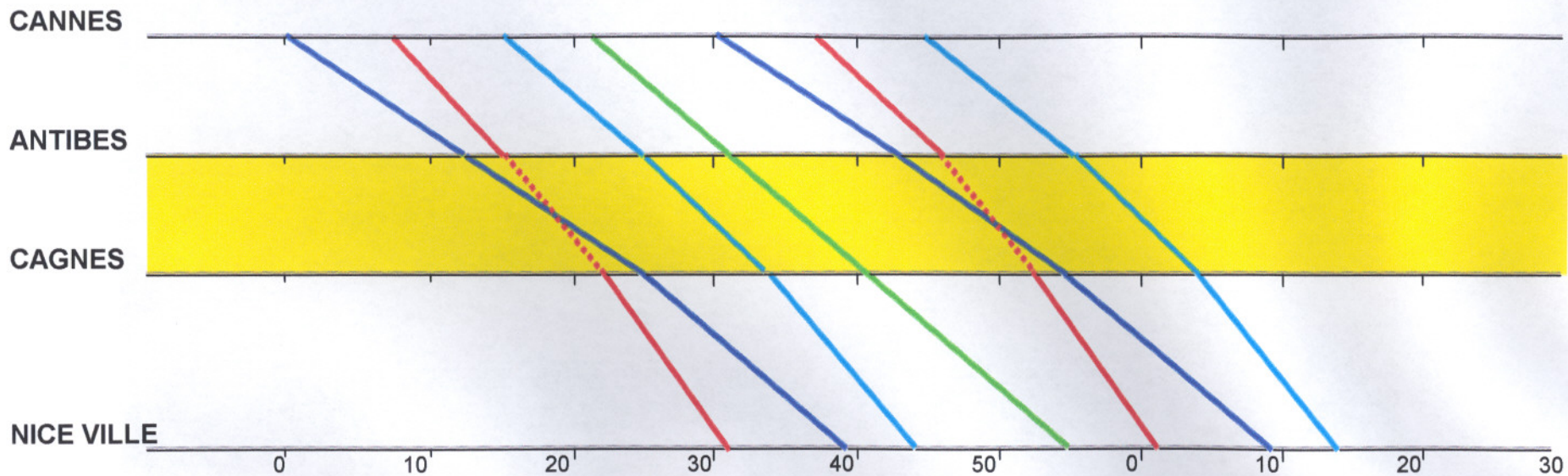
# Utilisation de la 3ème voie entre ANTIBES et NICE VILLE (heure de pointe) CPER scénario cible








-  tronçon à 3 voies
-  2 TGV ou GL
-  4 TER cadencés omnibus
-  1 TER SD ou 1 IC
-  1 FRET

Trains tracés en pointillé sur la 3è voie

# Utilisation de la 3ème voie entre ANTIBES et CAGNES (heure de pointe) CPER phase 1 : 2009-2010



-  tronçon à 3 voies
-  2 TGV ou GL
-  2 TER cadencés omnibus
-  2 TER cadencés SD
-  1 FRET

Trains tracés en pointillé sur la 3è voie