

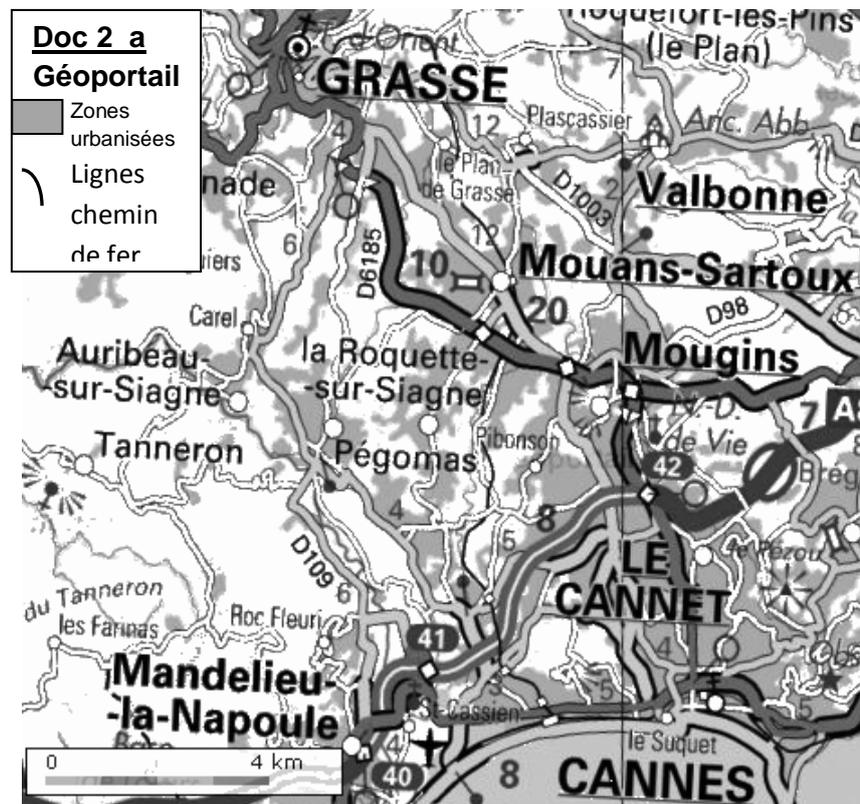
Etude de cas : la ligne Cannes-Grasse

Doc. 1. La ligne Cannes-Grasse enfin réouverte

C'est en de présence de nombreuses personnalités politiques que la réouverture de la ligne Cannes-Grasse a été officiellement inaugurée lundi 21 mars 2005. (...) Qualifiée de journée historique par l'ensemble des élus présents, la ligne rénovée à laquelle plus de 48 millions

d'euros ont été consacrés, n'avait plus accueilli de voyageurs depuis plus de cinquante ans. Avec ses dix-sept allers-retours quotidiens, réunissant les deux villes en vingt-cinq minutes, la ligne offrira une alternative non polluante, sûre et ponctuelle.

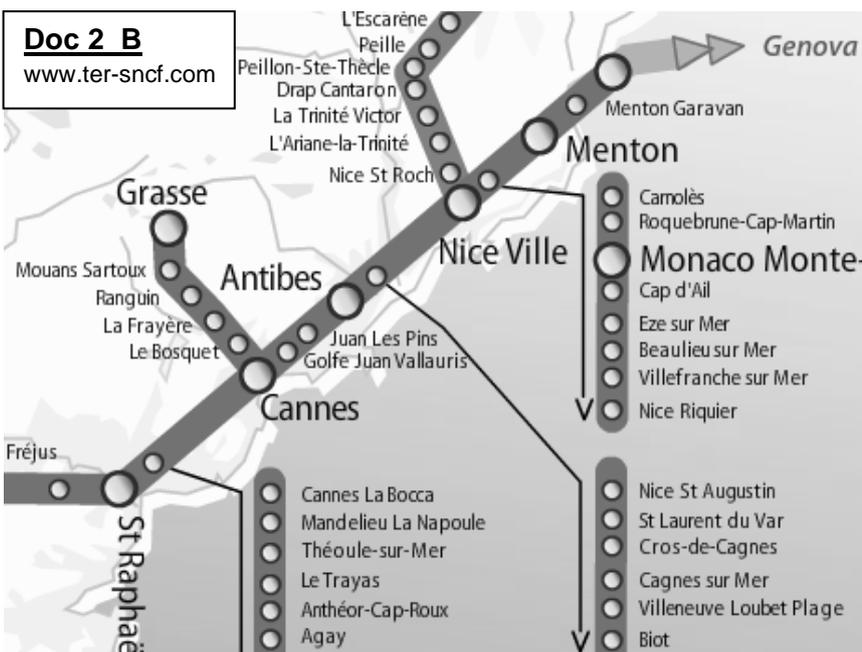
Cannes Soleil n°41
1 Avril 2005



Doc. 3 Les travaux

Les principaux travaux nécessaires pour la réouverture sont : l'électrification et la modernisation de la ligne, la rénovation des gares et haltes, la création de voies de croisement (à Cannes La Bocca et Mouans-Sartoux). Le projet comporte 5 gares : Grasse, Mouans-Sartoux, Ranguin, La Frayère, Le Bosquet.

<http://www2.alpes-maritimes.equipement.gouv.fr/rapport/cannesgrasse.htm>
(2002).



DOC. 4 LES POLES D'ECHANGES

La politique de la communauté d'agglomération « Pôle Azur Provence » en matière de déplacement comprend notamment la réalisation de pôles d'échanges (ou pôle multimodaux), qui permettent de faciliter

l'utilisation des transports en commun pour les usagers. L'objectif de ces pôles, situés stratégiquement au niveau des gares TER du territoire est ainsi d'articuler au mieux les différents modes de transports entre eux : voiture, train, vélo, bus, marche... Depuis la réouverture de la ligne TER en 2005, le Pôle Azur Provence a décidé de s'appuyer sur les 2 gares du territoire pour développer de manière cohérente les transports en commun.

Le Pôle d'échange de Mouans-Sartoux

Il a été inauguré en juin 2007, après 6 mois de travaux. Ils ont concernés la réorganisation totale de l'ancien parking communal afin d'offrir 200 places de stationnements et de créer un axe fort de liaison piétonne entre le centre-ville et la gare. Ces travaux ont également consistés en la sécurisation du passage à niveau et des accès à la gare.

Le Pôle d'échange de Grasse

La Communauté d'Agglomération a investi 462 000 € dans la réalisation d'aménagements transitoires, première phase de la réalisation d'un pôle intermodal, afin d'assurer l'accueil dès la réouverture de la ligne. Le pôle d'échange, sis entre la voie ferrée et la route de la Marigarde, accueillera la nouvelle gare routière, un parking pour 200 véhicules sur 2 niveaux, une aire de stockage pour les bus départementaux dont les temps d'attente sont longs entre deux trajets. On trouvera également une station de taxi et un dépose minute.

<http://www.poleazurprovence.com/deplacement/ligne-sncf-grasse-nice/les-poles-dechanges.html>

Doc. 5 Cannes : Halte ferroviaire de Ranguin



Ouverture de l'axe ouvert vers la Gare

La réouverture récente de la ligne SNCF Cannes-Grasse est un élément important de liaison entre Ranguin, le centre-ville et l'ensemble du littoral. Il s'agira d'optimiser le recours à ce mode de communication en facilitant l'accès à la halte ferroviaire. Un axe piéton Est-Ouest reliera Ranguin à Ranchito en traversant le nouveau complexe commercial

et la coulée verte. Un parking relais gratuit de 40 places, dédié à la halte ferroviaire, sera réalisé au droit de cet axe piéton. Enfin, la halte sera sécurisée.

Aménagement Coeur de quartier Ranguin PROJET A.N.R.U. Juillet 2009

Doc. 6 Une nouvelle gare cannoise



Annoncé depuis vingt ans, le projet de rénovation de la gare SNCF de Cannes est enfin sur de bons rails. Le premier magistrat de la ville, Bernard Borchand, était hier aux côtés des dirigeants régionaux de la SNCF pour en présenter les plans. Première étape : l'aménagement d'un parvis central fonctionnel pour les voyageurs, rattaché aux dessertes de bus et de taxis ainsi qu'à une nouvelle zone d'arrêt-minute. L'accès par la rue Jean Jaurès va subir les plus gros changements. Finie la

rocade bruyante, ce tronçon prendra la forme d'une promenade.

Un sacré réaménagement qui devrait tout de même coûter la bagatelle de 43 millions d'euros. Cannes en financera 15 millions, la région Paca et la SNCF supporteront quant à elles respectivement 9,7 millions et 10,1 millions d'euros. De son côté le conseil général des Alpes-Maritimes apportera 4 millions d'euros.

Ne reste plus qu'à attendre les premiers coups de pioche. Les travaux devraient durer jusqu'au printemps 2014.

Julie Pellet 20minutes.fr Publié le 1 février 2011.

Doc. 7 Cannes-Grasse: un train par demi-heure en 2014

Nice-matin 15 décembre 2010

La bonne nouvelle a été évoquée en mairie de Mouans-Sartoux théâtre d'une réunion publique entre les usagers et la SNCF. Depuis 2007, parler d'insuffisance quand on se penche sur la qualité TER de la zone PACA est un euphémisme. Pour ce faire, un comité de ligne s'est tenu à la mairie de Mouans-Sartoux afin d'évoquer les nombreuses insuffisances ayant trait aux lignes SNCF de la Région. De nombreux usagers étaient présents, ainsi que des représentants de diverses municipalités concernées et de la SNCF. Le débat était animé. Comment aurait-il pu en être autrement ?

Des chiffres précis

Les chiffres sont éloquentes, notamment sur les retards et les suppressions de TER. Le SNCF ne le nie pas. « *Le taux de suppression est de 10 % sur une ligne comme Cannes-Grasse alors que le contrat prévoit une tolérance de 2 %, analyse Fabien Pastour, directeur des opérations pour l'accessibilité des gares en PACA. Quant au taux d'irrégularité (qui se caractérise par l'arrivée au terminus avec plus de 5 minutes de retard) il est de l'ordre de 15 %* ». Des chiffres qui provoquent de vives réactions dans la salle. Surtout lorsque les responsables de la SNCF détaillent les causes des retards : problèmes techniques, production, conflits sociaux...



Dans ces conditions, il faut agir et vite. « *Nous nous sommes battus pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse. C'est l'une des seules réouvertures en France d'ailleurs, souligne André Aschieri, le maire de Mouans-Sartoux et vice-président du Conseil régional. Il n'est pas question de baisser les bras* ». LA SNCF et la Région PACA ont d'ailleurs présenté leur plan d'action baptisé PrioriT. Un vaste plan où toute la logistique devrait connaître un sacré nettoyage d'ici 2014.

Changement du matériel

« *De nombreux travaux vont voir le jour, à commencer par la modernisation des rames. Nous allons remplacer les engins vétustes et*

installer des TER à double-étages. Ceci n'est qu'une partie des travaux, poursuit Monsieur Pastour.. Le projet s'étend jusqu'à la fin 2013 et comprend de nombreux domaines comme l'information, l'accueil, le dépannage etc. La plupart des travaux s'effectueront de nuit, mais forcément, nous serons obligés de fermer la ligne sur les grosses modifications. Début 2014, nous devrions garantir un TER toutes les demi-heures entre Cannes et Grasse » conclut le représentant de la SNCF. Des travaux considérables et assujettis à de nombreux problèmes de qualification.

Les projets pour la ligne Cannes-Grasse

Entre 2011 et 2013, vingt millions d'euros de travaux sont en effet programmés par RFF (Réseau ferré de France) sur cette ligne : tous les quais de gare seront allongés de 45 mètres pour accueillir des trains de huit voitures au lieu de quatre aujourd'hui. Une voie de croisement sera aménagée à la gare du Bosquet pour assurer à terme deux trains par heure dans chaque sens contre un seul actuellement. Par ailleurs, le passage à niveau qui coupe la départementale à Mouans-Sartoux, sera supprimée et enfin, la gare de la commune sera ouverte aux voyageurs avec un agent en poste, en lieu et place du guichet automatique.

Des bonnes nouvelles que tempère néanmoins Jean-Philippe Isnard, président de l'Association de défense de la ligne Cannes-Grasse. Il doute en effet de la capacité de la SNCF à exploiter ces équipements : « *L'usager des TER, ils s'en moquent. Ici, ils ont une ligne neuve, des gares, du personnel, des rames neuves payées par la Région et ils sont incapables de l'exploiter correctement. Nous demandons à la Région de renégocier au plus vite son contrat avec la SNCF car il n'est pas respecté malgré les 200 millions d'euros d'argent public qu'on lui a donné* », lance-t-il, en rappelant les dysfonctionnements récurrents qui pénalisent les voyageurs depuis la réouverture de la ligne en 2005. Au point, selon Jean-Philippe Isnard, de lui faire perdre près de 60 % de ses passagers.

Doc. 8. Développer les dessertes ferroviaires régionales en milieu urbain et périurbain

La modernisation et l'augmentation de capacité des lignes ferroviaires en milieu urbain et périurbain sont des actions prioritaires et structurantes pour la Région PACA.

Améliorer la capacité de Cannes-Grasse

L'opération du précédent CPER achevée en mars 2005 par la réouverture de la ligne fut un succès mais la desserte actuelle reste insuffisante (1 train par heure) compte tenu des 70 000 déplacements routiers quotidiens entre Cannes et Grasse. Cette opération nécessite d'être poursuivie afin d'atteindre l'objectif de service de 1 train toutes les 30 minutes entre Cannes et Grasse. Le trafic actuel est appelé à plus que doubler (actuellement 3000 voy/jour avec un train par heure).

Les travaux consistent à améliorer l'insertion sur la ligne littorale au niveau de Cannes La Bocca (évitement au niveau de La Bocca – Le Bosquet) et à supprimer le passage à niveau situé à l'entrée de Mouans-Sartoux. L'étude préliminaire est en cours. La date de mise en service envisagée par RFF est 2010

Financement (en M €) :

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
8,66	8,66	8,66	17,32	3		29

Extrait du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2007-2013

Questions

1/ Présenter l'aménagement :

- Décrivez sommairement l'histoire de cette ligne (doc. 1). Reportez sur la carte IGN les noms des gares et haltes
- Décrivez la ligne (parcours, gares et haltes) Quelles sont les communes desservies ? (doc 2, 4, 5, 6).
- Quels travaux ont été réalisés (doc 3, 4)? Quels travaux sont en cours ou prévus prochainement ? (doc 4, 5, 6, 7, 8)
- Quelles sont les finalités des travaux sur la ligne ? dans les gares ou « pôles multimodaux d'échanges » ?

2/ Pourquoi réaliser cet aménagement ? (doc 1, 4, 8)

3/ Quels acteurs ? Quels débats ?

- Qui est chargé de la réalisation des travaux sur la ligne ? aux environs des gares et haltes ? (doc 4, 6, 7, 8)
- Quels partenaires s'expriment lors des débats pour formuler des demandes, voire des exigences ? (doc 7)
- Qui décide et finance les travaux ? (doc 4, 6, 7, 8)

4/ Quel bilan ? Quelles perspectives ? (doc.7, 8)

Points positifs, négatifs, perspectives d'évolution de l'aménagement, et d'évolution de son impact sur le territoire.