REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Egalité Fraternité

DEPARTEMENT DES
ALPES MARITIMES

Arrondissement de Grasse

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SOPHIA ANTIPOLIS

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205
06606 ANTIBES CEDEX

Effectif légal	Présents ou Représentés	Procurations + Absents
62	**46**	**16**

N° de la séance : 01

Objet de la délibération : Conseil de Développement - Motion sur la proposition du Conseil de Développement "Des priorités incontournables en matière d'infrastructures de transports dans les Alpes-Maritimes"

- Original
- Expédition certifiée conforme à l'original

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services

Laurent CARRIE

N° Enregistrement : CC.2013.001

Date de la convocation :
Le 05/02/2013

Certifié exécutoire compte tenu

de l'affichage en date du 21 FEV. 2013

de la réception s/Préfecture en date du 20 FEV. 2013

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services
P/o

Laurent CARRIE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SOPHIA ANTIPOLIS

Séance du 11 février 2013

L'an deux mil treize et le 11 février à 17h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Maison des Associations – 288, Chemin de Saint Claude à Antibes en session ordinaire du mois de février, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :
Jean LEONETTI, Alain GUMIEL, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Michel ROSSI, José BERTAINA, Gérald LOMBARDO, Jean Pierre MAURIN, René BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Marguerite BLAZY, Noël IACONO, Jean-Pierre MASCARELLI, Francis PERUGINI, Pierre GUGLIELMI, Martine MARENCO, André-Luc SEITHER, Patrick DULBECCO, Guy GIRAUD, Patrice BEHIER, Marie BENASSAYAG, Thérèse DARTOIS, Roger CRESP, Jean-Philippe PREVOST, Ghislaine TOULEMONDE, Frédéric GARCIA, Marie-Antoinette LONVIS, Simone TORRES-FORET DODELIN, Serge AMAR, Philippe MUSSI, Martine BONNEAU, Christophe ETORE, Martine SAVALLI, Laurent COLLIN, Cécile DUMAS, Sophie DESCHAINTRES, Khéra BADAOUI

REPRESENTES :
Suzanne TROTOBAS par Jacques GENTE, Cléa PUGNAIRE par Matthieu GILLI, Anne-Marie DUMONT par Yves DAHAN, Carine CURTET par Anne-Marie BOUSQUET, Philippe BELLONE par Maurice CASCIANI

ABSENTS :
Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Alain ARZIARI, Claude BERENGER, Joseph VALETTE, Jean-Bernard DUPERET-TOUMIEU, Gilles DUJARDIN, Michel GASTALDI, Armand OBADIA, Jean-Pierre HENRY, Michel RASTOUL, Jean-Paul ARNAUD, Claude LANTERI, Laurence CLAISSE, Isabelle RAESER, Eric PAUGET

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Madame Khéra BADAOUI, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Monsieur LEONETTI,

Les Conseils de Développement ont été créés par la loi du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, dite loi Voynet ou LOADDT.

Conçu comme un lieu de débat et comme un élément de cohésion géographique, culturelle, économique et sociale, le conseil de développement doit s'appuyer sur les initiatives et la participation des acteurs locaux : les collectivités d'abord, pour initier la démarche, puis entre celles-ci et les acteurs des secteurs économiques, sociaux et associatifs.

Le Conseil de Développement de la CASA a été créé le 19 mai 2003 par décision du Conseil Communautaire. Il est organisé en un bureau et quatre groupes de travail couvrant les compétences de la CASA.

Dans le cadre de sa démarche participative, le Conseil de Développement de la CASA a proposé le 14 janvier 2013, lors du Bureau Communautaire, un avis émis et signé conjointement le 12 décembre 2012 par les groupes de travail « Transport / Déplacement / Logement » et « Environnement / Patrimoine / Gestion des Déchets ».

Ce document concernant la saturation des transports routiers et ferroviaire en PACA, et plus particulièrement dans les Alpes Maritimes, a été au préalable validé lors de l'assemblée plénière du Conseil de Développement de la CASA le 12 décembre 2012.

Cet avis demande, d'une part, que les travaux de construction de la 3ème voie ferrée entre Nice St Augustin et Cagnes Sur Mer soient entrepris sans délai, de manière à respecter impérativement les délais de 10 ans à partir de la signature de la DUP les concernant et, d'autre part, la mise en place d'une signalisation ferroviaire moderne permettant une meilleure coordination et une accessibilité accrue des trains sur la ligne Littorale Menton-Théoule.

Il est donc proposé au Conseil Communautaire :

- d'approuver l'avis émis et signé conjointement le 12 décembre 2013 par les groupes de travail « Transport / Déplacement / Logement » et « Environnement / Patrimoine / Gestion des Déchets »,
- de soutenir les propositions faites dans ce cadre par le Conseil de Développement de la CASA.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE, ADOPTE LA MOTION.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 11 février 2013
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,

Jean LEONETTI

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
COMMUNAUTE D'AGGLOMÉRATION SOPHIA ANTIPOLIS

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNAUTE D' AGGLOMERATION DE SOPHIA ANTIPOLIS
AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL TRANSVERSAL

Transports, Déplacements, Logements
Jacques de Bandt, Vice-président,

Environnement, Patrimoine, Gestion des Déchets
Serge Jover, Vice-président

DES PRIORITES INCONTOURNABLES EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DANS LES ALPES MARITIMES

Préambule:

Toute la région PACA connait une saturation incroyable de ses réseaux de transports routiers et ferroviaires.

Et plus particulièrement le département des Alpes Maritimes. 90% de la population du département, qui poursuit sa croissance, se concentre sur une bande littorale d'environ 5km de large entre Nice, Antibes, Cannes et Grasse. Près de 3 millions de déplacements y sont effectués quotidiennement.

80% des déplacements se font en automobile, la part du train étant insignifiante. Du fait des engorgements de la circulation, tous les effets négatifs, qui se manifestent de manière évidente, ne cessent de s'accentuer : longueur fortement accrue des déplacements, consommation accrue d'énergie, pollution généralisée du territoire (alerte à l'ozone de façons répétitives), notamment en saison estivale.

Le gouvernement à d'ores et déjà pris acte de la nécessité impérieuse de garantir la mobilité de proximité dans de meilleures conditions.

Lors du Conseil des Ministres du 3 octobre 2012, M. Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué auprès de la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, a présenté une communication relative aux orientations de la politique des transports.
"Les transports doivent contribuer à l'aménagement du territoire et améliorer les déplacements du quotidien. Une mission composée de parlementaires et de personnalités qualifiées sera installée mi-octobre. Elle fera, dans un délai de six mois, des propositions pour élaborer un document-cadre de la mobilité durable, soutenable compte tenu des impasses financières du projet de schéma national des infrastructures de transports (245 milliards d'euros sur 20 à 30 ans).

Dans le courrier en date du 26 octobre 2012 en réponse à la coordination régionale opposée au projet de LGV PACA, M Jean-Pierre Guérin, Chef de Cabinet de M. le 1er Ministre précise qu' "*Il s'agit d'inscrire les projets LGV qui avaient été identifiés dans une perspective soutenable sur le plan financier, prenant en compte, de manière plus complète et plus cohérente que par le passé, les complémentarités entre les infrastructures et l'offre de service, et l'articulation entre les enjeux de long terme et les solutions concrètes permettant d'améliorer de manière immédiate des conditions de transport au quotidien.*"

Le développement des infrastructures et capacités de transports de proximité, dans les Alpes Maritimes : une nécessité absolue.

Le diagnostic est unanime :
1. les infrastructures de transports (routiers et ferroviaires) sont saturées : les insuffisances sont accentuées du fait d'un degré élevé d'obsolescence et de la carence incontestable des investissements visant à les combler, et cela face à des besoins qui augmentent.
2. Tous les effets de cette saturation et des dysfonctionnements qui en résultent sont visibles : ils affectent de plus en plus lourdement les déplacements quotidiens.
3. Les projets d'investissements en cours, que ce soit pour le renouvellement des infrastructures existantes ou pour leur extension, sont incroyablement peu nombreux. Sauf à colmater quelques brèches, ils ne permettent de toute manière pas de résorber les retards pris en la matière.
4. Il y a consensus sur le fait que les développements indispensables ne peuvent se faire que par la voie ferroviaire. Pour des raisons d'engorgements et des raisons environnementales et énergétiques, une partie des déplacements routiers devront forcément se reporter sur le ferroviaire.
5. Les perspectives d'avenir sont de ce fait extrêmement sombres : elles relèvent de scénarios d'engorgements de plus en plus difficiles à maîtriser, jusque et y compris d'un blocage final qui ne serait plus surmontable. Les avis ne divergent finalement que sur les échéances à l'intérieur desquelles, dans les dix à douze ans à venir, ce scénario de blocage deviendrait réalité.
6. Il n'est pas difficile d'imaginer la nature et l'ampleur des conséquences qui sont susceptibles de résulter du déploiement de tels scénarios, et cela sans attendre ce blocage final.

Des échéances sévères : il est impossible de tarder davantage.

Il va de soi que le projet de LGV PACA ou la création d'une nouvelle ligne ferroviaire dans la région PACA ne peut pas être la solution qui réglerait rapidement le problème des transports au quotidien dans notre département. Il est de toute manière évident que la réalisation de cette nouvelle voie est fortement compromise en raison de son coût (estimé à plus de 20 Milliards d'Euros, chiffrés en 2011), à un moment où la dette de la France atteint des sommets et ne permet pas de telles dépenses. Mais même à supposer que le problème du financement puisse être résolu, les délais de mise au point et de réalisation, administrative comme technique, imposerait des délais inacceptables.

On ne peut se permettre de miser sur des projets dont les effets ne se manifesteront qu'à plus long terme. L'échéance 2023 pour sortir notre département et son développement économique de l'asphyxie prévisible est trop lointaine : il faut agir vite.

Il faut pouvoir développer immédiatement ou, en tout cas, rapidement les capacités de transports de proximité. Ceci passe par l'amélioration de l'infrastructure existante, en rendant possible la circulation fréquente de trains régionaux omnibus, au rythme d'un train toutes les 10 minutes, c'est-à-dire deux fois plus qu'aujourd'hui en heure de pointe, et sur l'ensemble des gares entre Nice et Cannes, sans empêcher le développement des trains de grandes lignes (TGV et fret).

Redonner vie, prioritairement, à un projet aux effets beaucoup plus rapides.

La solution pour désengorger notre département rapidement - d'ici à quelques années, disons au plus tard 2016 à 2018 - est de développer les capacités ferroviaires existantes des Transports Express Régionaux, en modernisant le réseau ferroviaire actuel et le système de signalisation.

C'est à partir de ce constat que RFF avait projeté, en 2002, d'augmenter la capacité de la ligne ferroviaire Nice-Cannes, par la construction d'une troisième voie ferrée entre les gares d'Antibes et de Nice, permettant aux trains rapides de "dépasser" les trains lents dans les deux sens, et par là d'augmenter et améliorer le trafic des trains régionaux. Ce projet devait offrir, par rapport à la situation actuelle, deux fois plus de possibilités de prendre le train. Ainsi, pour 2007, avant la première phase de construction du projet, le trafic était estimé à 23.000 voyageurs quotidiens sur la ligne Nice - Cannes. On estimait que, après la mise en service de la totalité du projet, le nombre de voyageurs attendus chaque jour pourrait s'élever à plus de 50.000 (chiffre de 2002). RFF précisait cependant qu'un tel objectif supposait que l'on puisse disposer d'une longueur de troisième voie suffisante, à savoir d'un minimum de 20 kilomètres, pour assurer les dépassements dans de bonnes conditions.

A ce jour, en raison de retards inexpliqués, la livraison de la 1ère tranche de cette voie ferrée entre Cagnes/Mer et Antibes, initialement prévue pour une mise en service en 2007, ne se fera pas avant 2014 et sur un tronçon de seulement 8 km. Ce premier tronçon est totalement insuffisant pour résorber l'ensemble du trafic prévisible.

RFF ne souhaite pas continuer cette 3ème Voie ferrée entre Nice et Cagnes sur Mer, lui préférant maintenant le développement d'une nouvelle ligne. Les divergences d'intérêts entre RFF et les usagers du train sont ainsi clairement mises à nu.

Lors d'une réunion du comité de suivi de la 3ème voie en mars 2012 à Cagnes sur Mer, Marc Svetchine Directeur Régional de RFF a déclaré que "*à partir de Cagnes ce sera soit la LGV, soit la troisième voie, mais surement pas les deux à la fois*".

Ce sont, il faut bien le dire, les usagers du train et donc, plus généralement, les populations des A.M., qui sont ainsi pris en otage par certains élus, des lobbies industriels et même par RFF, qui, sous le prétexte du développement de la Cote d'azur, empêchent le développement de l'infrastructure ferroviaire existante.

Un projet faisable et finançable.

Il faut souligner le fait que la faisabilité de cette prolongation de la 3° voie peut être aisément assurée. La construction du tronçon complémentaire, devant permettre d'assurer les accroissements de capacités de transports requis à moyen terme (perspectives à quelques années) à l'Ouest des A.M. peut se faire dans les temps, sans aucun problème majeur.

Le coût de cette infrastructure ne dépasserait pas les 300 Millions d'euros, ce qui n'est qu'une goutte d'eau par rapport aux 20 Milliards d'Euros pour une ligne nouvelle, et de l'ordre de 60 Milliards d'Euros au total, si on faisait appel à un Partenariat/Public/Privé (PPP).

On rentre ensuite dans des problèmes de délais et d'urgence.

La réalisation de la troisième voie entre Cagnes/Mer et Nice nécessite l'expropriation d'environ 20 propriétés. Celle-ci n'est toujours pas lancée. Or les délais sont à cet égard impératifs. Sachant que la DUP concernant la création de cette 3ème voie ferrée a été signée le 3 septembre 2003, il est maintenant urgent de déclencher, sur le secteur Nice-Cagnes/Mer, les expropriations nécessaires qui doivent être réalisées au plus tard dans un délai de dix ans.
Si rien n'est fait, passé ce délai, la DUP sera caduque.
RFF aura ainsi réalisé une 3ème voie ferrée qui aura un goût d'inachevé : le tronçon en cours de construction ne résoudra en rien le transport au quotidien des usagers du train et n'aura en fait servi à rien.

Le système de transport dans les A.M., revu et corrigé.

La réalisation de la 3° voie répond donc à une impérieuse nécessité. Compte tenu de l'importance, actuelle et surtout prévisible, des besoins de transports de proximité, il faudra ensuite réévaluer l'ensemble des infrastructures et systèmes de transports dans les Alpes Maritimes, au vu de ces développements (la 3° voie modifiant la donne) , et cela dans une perspective à moyen terme, disons celle de Sophia 2030.

Et, sur cette base, il faudra identifier et concevoir les infrastructures plus ou moins complémentaires, de transports de proximité qui paraîtront devoir s'imposer pour compléter les systèmes existants.

Etroitement complémentaires sont les prolongations possibles, dans un sens ou dans l'autre, de la logique de la troisième voie, telle qu'elle avait d'ailleurs été conçue dans le passé. Il peut s'agir de la prolongation jusqu'à Cannes, c'est-à-dire en ajoutant le tronçon Antibes-Cannes, qui risque cependant d'être excessivement onéreux, mais aussi, et peut-être davantage, de la prolongation jusqu'à Monaco et, le cas échéant jusqu'à Vintimille, qui ferait plus facilement l'unanimité.

Sans être aussi complémentaires, mais dans une même logique de transports de proximité et de développement durable, d'autres infrastructures, dont la nécessité s'impose plus ou moins clairement, doivent être repensés pour des réalisations indispensables à moyen terme.
A des échéances qui varieront du très court au plus long terme, diverses exigences se manifesteront :

- il s'agira de répondre très rapidement aux contraintes d'interdépendance entre la prolongation de la 3°voie et l'exploitation du TCSP Antibes-Sophia Antipolis.
- mais aussi de faciliter les déplacements au sein du parc technologique, par des solutions appropriées répondant à des besoins de mobilité interne fortement accrues.
- à moyen terme – à des échéances intermédiaires de quelques années – se posera concrètement la question du développement des infrastructures de transports le long d'autres axes plus ou moins centrés sur Sophia Antipolis, et permettant d'en assurer l'intégration plus poussée au sein des systèmes de transports des A.M. De tels développements devraient s'inscrire dans la perspective du développement durable de Sophia 2030.
- tout projet éventuel de « nouvelle ligne », même dans une perspective plus lointaine, devra forcément conduire à s'interroger sur la cohérence avec les données de base des systèmes de transports dans les A.M. que la 3°voie aura profondément transformées.

Ainsi attendu que

- les systèmes routiers et ferroviaires en PACA sont saturés et obsolètes
- loin de se résorber, les degrés de saturation et de vieillissement continuent d'augmenter

- des investissements importants s'imposent de toute manière dans les infrastructures de transport
- en dehors de la 3°voie (dont la première phase est en cours), les seuls projets d'infrastructures de transports d'envergure, en cours dans les Alpes Maritimes, concernent les TCSP Antibes-Sophia et Cannes-Mandelieu ?
- le projet de LGV Paris-Nice est remis en cause
- la priorité n'est plus donnée à la vitesse, mais aux déplacements PACA
- il faut aussi impérativement répondre aux besoins en matière de fret
- un projet de nouvelle ligne entre Marseille-Nice est proposé à des échéances lointaines
- la création du tronçon de 3ème voie ferrée entre Cagnes sur Mer et Antibes est insuffisante pour l'amélioration des transports au quotidien
- la DUP concernant le projet de 3ème voie NICE Antibes sera caduque en septembre 2013

Attendu que cette situation a des conséquences alarmantes sur notre économie et sur notre qualité de vie :

- Perte contrainte de mobilité (temps allongés et obstacles)
- Engorgements répétitifs, ralentissements excessifs, bouchons, blocage (11 jours perdus en congestion)
- Perte de compétitivité socio-économique
- Forte insécurité routière
- Pollution de l'Air et non respect des normes européennes, alertes à l'ozone fréquentes en période estivale

Vu l'urgence,

Demandons que

- Les travaux de construction de la troisième voie ferrée entre Nice St Augustin et Cagnes Sur Mer soit entrepris sans délais, de manière à respecter impérativement les délais de 10ans à partir de la signature de la DUP les concernant.

- La mise en place d'une signalisation ferroviaire moderne permettant une meilleure coordination et une accessibilité accrue des trains sur la ligne Littorale Menton-Theoule.

Sophia Antipolis, le 12 décembre 2012

Jacques de BANDT, Vice-président
Groupe Transports, Déplacements, Logement

Serge JOVER, Vice-président
Groupe, Environnement, Patrimoine,
Gestion des Déchets

Christian DENTAL
Président du Conseil de Développement
de la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis

AR receptionné - Imprimer

Date de l'acte :	11/02/2013
Numéro :	CC.2013.001
Nature :	DE - Deliberations
Objet :	Conseil de Développement - Motion sur la proposition du Conseil de Développement "Des priorités incontournables en matière d'infrastructures de transports dans les Alpes-Maritimes"
Matière :	9.4 - Voeux et motions

Interlocuteur

Nom :	RINIERI Raphaëlle

Suivi des transactions

Accusé d'envoi

Identifiant :	62541914
Référence envoi :	IDF2013-02-20T16-38-38.00
Envoyé le :	20/02/2013
à (TU) :	15h39:04

Accusé de réception préfecture

Date de réception :	20/02/2013
Identifiant :	006-240600585-20130211-AOI_2916-DE

Acte recu

Date :	11/02/2013
Numéro interne :	AOI_2916
Code nature :	1
Code matière 1 :	9
Code matière 2 :	4
Objet :	Conseil de Développement - Motion sur la proposition du Conseil de Développement "Des priorités incontournables en matière d'infrastructures de transports dans les Alpes-Maritimes"
Classification utilisée :	01/04/2004
Document :	006-240600585-20130211-AOI_2916-DE-1-1_1.pdf

Annexes

Nombre : 1

006-240600585-20130211-AOI_2916-DE-1-1_2.pdf