

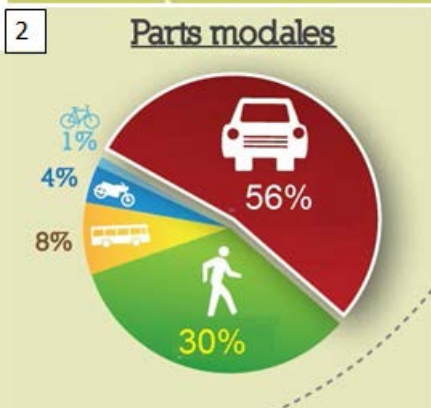
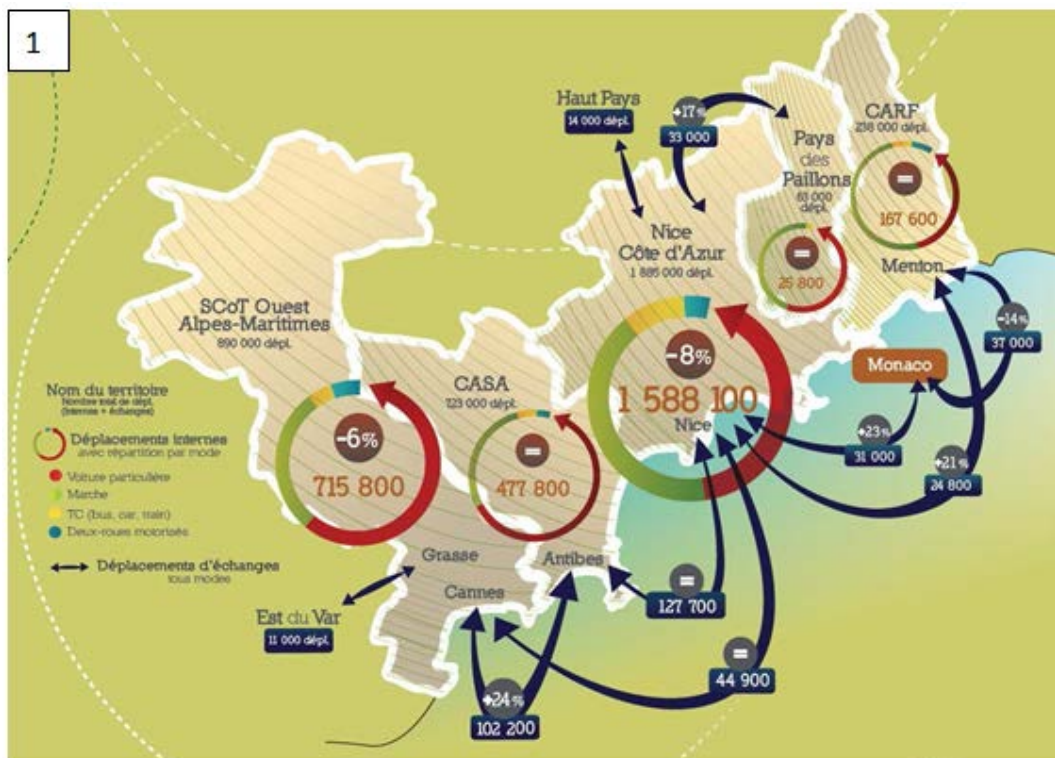
Contribution des Amis du Rail Azuréen aux Assises Régionales des Transports 2017

La réunion qui s'est déroulée à Nice à l'Antenne régionale a regroupé plusieurs associations. Nous avons transmis notre 1^{ère} contribution peu de questions ont été abordées, les sujets concernant la problématique des usagers du quotidien ont tenu une majeure partie de la réunion ce qui est l'un des objectifs des Assises avec la mise en concurrence de l'opérateur SNCF.

Des questions subsistent, cette contribution est une analyse succincte qui porte la réflexion sur les déplacements dans le département des Alpes Maritimes et leur avenir dans un contexte bien particulier du réchauffement climatique et en prévision d'une accélération de la mobilité.

LES STATISTIQUES

Les déplacements dans les Alpes Maritimes (source ADAAM)



Nota AAR : le transport ferré n'est pas différencié, il est inclus dans le transport bus cercle couleur jaune

Les taux de pourcentage dans les cercles et sur les flèches noires donnent la différence avec les précédentes statistiques.

Accidentalité routière 2016 – estimations au 23 janvier 2016

Évolution de l'accidentalité en France métropolitaine :

Bilan national de l'année 2016	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2016	57 251	3 469	72 199	27 214
Année 2015	56 603	3 461	70 802	26 595

Un bilan toujours lourd d'accidents, 3 469 personnes reconnues seraient décédées sur les routes de France métropolitaine en 2016.

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ DANS LES ALPES MARITIMES EN 2016

Bilan 2016	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
1er janvier au 31 décembre 2016 (provisoire)	1408	59	1680	513

A- LE CONSTAT

1° - Ce sont plus de 2,5 millions de déplacements quotidiens dans le 06 :

97% des déplacements se font à l'intérieur du périmètre (Alpes-Maritimes et Est du Var). Sur les 3% de déplacements externes, 2/3 sont en lien avec Monaco.

2° - À l'échelle des territoires (CASA, CARF, NCA, Paillons) ou des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT, document d'urbanisme intercommunal), on constate également que 82% des déplacements s'effectuent en interne, avec une moindre part pour la CASA et le Pays des Paillons.

3° - Les parts modales sont différentes selon les territoires avec près de 60% de déplacements voiture pour l'Ouest mais plus de la moitié des déplacements internes à NCA sont en modes doux (marche et vélo) et transports collectifs.

4° - **Les déplacements d'échanges entre ces territoires se font en grande partie pour des raisons professionnelles à 84% en voiture** - pour 9% en transports collectifs. Le positionnement et l'attractivité des principaux pôles économiques, comme la technopole de Sophia ou les villes de Nice et Cannes, expliquent ces nombreux échanges et leur croissance (source ADAAM).

B – LES DEPLACEMENTS ROUTIERS

1° - La majorité des déplacements s'effectuent **aux heures de l'embauche des salariés, des élèves/étudiants** dont la voiture est le 1^{er} moyen de transport. Ces pics horaires sur des routes insuffisantes pour recevoir un fort afflux de véhicules créent une saturation routière sur les grands axes. Et l'entrée des villes.

2 ° - **Les véhicules routiers en général sont source de pollution** et de nuisances environnementales produites par les moteurs à combustion qui ont des effets néfastes sur la santé publique y compris le coût en devises pour l'approvisionnement en combustibles.

3 ° - **L'accidentologie routière est le 1^{er} fléau des déplacements.** Elle génère des morts des handicapés lourds en nombre. Ces victimes, au-delà des souffrances individuelles et familiales, sont une charge

sociale importante qui obère entre autres les comptes de la sécu.

4° - A noter que les coûts directs et indirects générés par les accidents de la route (décès et handicaps) et par la pollution (décès prématurés et maladies chroniques) ne sont pas considérés dans les calculs de rentabilités comparés entre les différents modes de transport ce qui avantage considérablement les transports routiers de voyageurs et de fret.

C – EST-IL POSSIBLE DE MIEUX SE DEPLACER ?

1° - Les déplacements urbains doivent évoluer vers un mode alternatif performant, rapide sûr, non polluant, économe en énergie. La marche, les modes doux (à conditions que leur circulation se fasse sur de véritables voies protégées) sont des exemples à suivre mais limités.

- Les transports publics peuvent répondre à l'usage de la voiture s'ils sont performants, cohérents et confortables, en capacité d'effectuer la totalité du parcours de l'utilisateur sans ou avec une rupture de charge dans le cadre de la pratique de l'intermodalité.

2° - **Circulation routière intense, routes saturées,**

Toujours plus de voitures aux pics des déplacements domicile/travail. Les routes, l'A8 qui s'identifie plus en une rocade entre Mandelieu Nice Monaco Menton, sont saturées. Comment rendre plus fluide le système individuel de transport routier ? Comment changer les habitudes des automobilistes pour mieux utiliser les transports publics ?

- **Face aux véhicules individuels motorisés les transports collectifs et le chemin de fer associés ont un premier rôle à jouer s'ils sont performants.**

D – LE CHEMIN DE FER

1° - Le Département des Alpes-Maritimes se caractérise par une forte **concentration de sa population sur une bande côtière** ayant environ 5 à 7 kilomètres de large entre Cannes et Nice (90 % de la population du département est concentrée sur 22 % de sa surface).

- Nos anciens ont conçu sur le cordon littoral une ligne ferroviaire à double voie. Elle dessert en leur centre les principales villes côtières de la conurbation azurée habitée d'un million d'âmes et plus d'un million et demi en périodes touristiques. Les grands bassins de populations Grasse, Plaine du Var et Pays des Paillons ont de même chacun une ligne ferroviaire mais à voie unique : Cannes-Grasse, Nice-Breil sur Roya et Nice-Digne cette dernière étant à voie métrique.

2° - **Les zones industrielles, d'activités commerciales, centres administratifs sont à moins de 3 km d'une gare ferroviaire.** Les pouvoirs publics avec le temps l'ont bien compris puisqu'aujourd'hui la banlieue ferroviaire niçoise est la 2^{ème} de France en nombre d'utilisateurs transportés.

3° - **La politique ferroviaire gouvernementale orientée sur le tout TGV** a contraint la SNCF à développer les lignes TGV au détriment du réseau national qui s'est peu à peu dégradé. C'est aussi le cas dans les Alpes Maritimes.

- Malgré des investissements ferroviaires importants (plusieurs CPER) effectués en partie par l'autorité organisatrice TER la Région PACA, **le service TER ne correspond pas aux attentes des usagers** en matière de qualité du service public. Retards, suppressions de trains, manque d'information, insécurité, absence de personnel dans certaines gares et les trains etc. sont le lot quotidien des aléas qu'endurent les usagers du TER.

E – AMELIORER LE TRANSPORT FERROVIAIRE, BOUFFEE D'OXYGENE POUR LA COTE D'AZUR ?

1° - **La régionalisation a été un succès sans équivalent** avec la réouverture de la ligne Cannes Grasse,

l'amorce de la 3^e voie littorale (Antibes Cagnes), la modernisation de Nice Breil, le plan de modernisation des Chemins de Fer de Provence, l'achat conséquent de matériels voyageurs, rénovation de gares etc.

- Néanmoins les investissements publics et de la SNCF au cours des 2 dernières décennies n'ont pu rattraper le retard de 50 années d'abandon au profit du TGV.

2° - Il faut considérer que les besoins actuels et futurs de la population en matière de déplacements se trouvent proche des centres d'attractivités, d'emplois et d'études. C'est-à-dire sur la bande côtière et souvent proche d'une gare.

- Pour améliorer la fluidité du trafic ferroviaire littoral, une 3^{ème} voie a été programmée en 2001 entre Antibes et Nice-Ville. Le tronçon Antibes Cagnes /Mer a été inauguré en 2013. Déjà cette section apporte une certaine fluidité dans le trafic TER mais **il faut poursuivre dans l'immédiat sa construction jusqu'à Nice-Ville pour donner toute la robustesse à cette ligne.**

Cette 3^{ème} voie est indispensable à la ligne nouvelle pour l'entrée en gare de Nice qu'on ne verra peut-être qu'après 2030, d'autre part,

- **Cette 3^{ème} voie entre Cagnes et Nice-Ville s'est délitée dans le projet de la ligne nouvelle qui ne sera opérationnelle dans le 06 qu'après 2030. Pour améliorer dans l'immédiat le trafic banlieue, la ligne littorale doit être prolongée de Cagnes/Mer à Nice-Ville.**

F - LA LIGNE NOUVELLE EX LGV

1 ° - Une ligne nouvelle qui va délester le trafic banlieue littoral, voie de contournement dans les cas d'obstruction de la ligne littorale, désenclavement de Sophia-Antipolis et des communes limitrophes, permettre des gains de temps pour la desserte marseillaise.

La ligne nouvelle pourra alléger le trafic sur la ligne littorale en absorbant une grande partie du trafic grande ligne et TER GV, l'essentiel du trafic TER cadencé alors aux 10 ' restera sur la voie littorale lieu de vie et d'attractivités des azuréens. Seul bémol entre Nice-St Augustin et Nice Ville tous les trafics TER, la majeure partie des TGV, les trains autres et fret ne circuleront que sur 2 voies ...

- **Les réserves foncières permettant encore de réaliser le prolongement de la 3^{ème} voie entre Cagnes sur Mer et Nice-Ville doivent être impérativement préservées...** La Région, la Métropole ont le devoir de se projeter au-delà de 2030 voire de 2050 et de disposer d'une vision stratégique d'aménagement pour la réalisation à terme de cet équipement qui se révélera majeur pour la desserte de l'ouest de la Métropole Côte d'Azur et l'Italie.

G- LES CHEMINS DE FER DE PROVENCE

1° - La construction du pôle modal Nice-Aéroport est en cours, il accueillera la ligne 2 puis la ligne 3 du tram niçois dont le terminus est prévu au centre commercial Nice St Isidore ...Lingostière.

- **Ne serait-il pas opportun de prolonger la voie ferroviaire des Chemins de Fer de Provence de Lingostière à Nice Aéroport par la construction d'une nouvelle section de ligne.** Les usagers du littoral entre Menton et St Raphaël pourraient se rendre dans la plaine du Var (centres d'activités et ZI Carros) et jusqu'à Digne avec une rupture de charge à Nice Aéroport ?

2 ° - Le centre de maintenance de Lingostière est devenu trop exigu avec l'arrivée prochaine de 6 nouveaux autorails. La direction régionale Transport a annoncé que les recherches d'un emplacement avançaient.

- **Il nous paraît urgent de concrétiser ses recherches dans le cadre du futur cadencement des CP dans la plaine du Var.** La maintenance et la sécurité des rames exigent un nouvel atelier qui puisse accueillir et garer l'ensemble du parc autorails.
- La création d'une ligne nouvelle ou la pose d'une troisième file de rails à écartement métrique sur le tracé de la ligne 3 du tram de la Métropole niçoise à moindre coût permettraient d'interconnecter le réseau des CP avec l'ensemble des transports publics de voyageurs.
- **On pourrait ainsi créer à terme une nouvelle desserte de Nice Centre (Nice CP) à Nice Aéroport**

via St Isidore, le Stade, et Lingostière. De même les passagers en provenance de Digne, des hautes vallées des Alpes-Maritimes, de Plan du Var pourraient ainsi accéder sans rupture de charge à la gare multimodale de Nice-Aéroport et en repartir. Cet équipement à écartement métrique apporterait une réelle valorisation à la Régie des Chemins de fer de Provence et servirait de voie de contournement dans le cas d'incidents.

4 ° - **Dans le cadre du cadencement Plaine du Var, les gares de la ligne doivent être réaménagées**, accès, parkings et infrastructures...

- **Gare la Madeleine** définir un moyen moderne d'accès (ascenseur, escalier roulant etc.),
- **Gare St Isidore** dessert le stade Allianz-Riviera : construire un abri voyageurs, créer une voie de dédoublement (cadencement, garage autorails pour les jours de match), améliorer l'accès piétons
- **Pont de la Manda** gare de correspondance avec les bus qui desservent la ZI Carros-Le Broc et les villages alentours, la construction d'un parking cars (correspondances) et voitures est nécessaire.
- **Les gares de St Martin du Var et Plan du Var** doivent être aménagées en gare multimodales
- Mise à niveau des quais de gare pour la réception des nouvelles rames.
- Nous rappelons le plan de modernisation des CP Région PACA/Métropole sur la plaine du Var qui devra aboutir à l'électrification de la ligne de Nice CP à La Vésubie.

H – NICE BREIL TENDE CUNEO /VINTIMILLE

1° - **La ligne Nice Breil Tende** Cuneo a été modernisée jusqu'à Breil. La section Breil Tende est régie par la convention franco/italienne de 1970. Elle est en attente d'investissements la vitesse est limitée à 40 km/h. Des travaux de confortement de la voie et des ouvrages d'art sont prévus (CPER 2015/2020), réalisés ils ne permettront pas de retrouver la vitesse normalisée de 80 km/h sur la ligne. **Les habitants de la vallée de la Roya endurent une situation difficile qui les prive d'un transport public performant** pour la desserte des bassins d'emplois de Monaco et Nice. La vallée se dépeuple au fil des ans, le TER n'offre plus les correspondances à Breil ou Vintimille dans les horaires d'embauche.

- **Nous demandons d'ores et déjà une forte implication des élus auprès du gouvernement** pour l'avancée des travaux de la Commission Mixte France/Italie saisie en 2013 qui a pour tâche la rédaction de la nouvelle convention réclamée par l'Italie.

2° - **Pour retrouver au plus tôt une circulation normale sur cette section de ligne (80 km/h),**

- Dans le cadre du CPER 2020/2026, nous demandons l'inscription du financement correspondant à la remise à niveau à vitesse normalisée de la section Breil/Roya Tende,

3° - **En projet le cadencement Nice > l'Escarene sur voie unique, la création** d'une gare multimodale à l'Escarene et sauf investissements suffisants, **le cadencement pourrait s'effectuer en 2 étapes : En effet entre Nice et Breil/Roya 2 systèmes de block assurent la sécurité des circulations** (éviter le rattrapage et le nez à nez des trains)

- **Nice > Drap** le block BAPR permet la succession des TER soit un cadencement aux 15' environ.
- **Drap > Breil** le block base PC autorise un nombre maximum de TER/jour soit 13 aller-retour par 24h00.

Aménagements principaux prévisibles

- **Nice Drap distance 9 km**, le système de block existant (BAPR) permet un cadencement aux 15' environ y compris les TER Nice > Tende. La création d'une voie de dédoublement est nécessaire (emplacement ex Gerland gare l'Ariane) délimitant ainsi à mi-parcours le canton Pont Michel > Drap = 7 km (Pont Michel, l'Ariane, Drap assureront les croisements des trains).
- **Sécurisation du PN3** (La Trinité) en privilégiant le passage des véhicules routiers via le réaménagement du boulevard Anatole France entre autres possibilités.
- **Compléter** le parking de la gare de Drap-Cantaron, il faut envisager la création d'un parking annexe. Ces opérations sont réalisables sans trop de frais, les emplacements existent.

- **Le block actuel offre la possibilité de répartir 13 TER** par sens, dans la trame horaire la plus pertinente entre Nice > Breil et Tende > Cuneo, il pourrait s'agir d'une 1^{ère} étape à compléter avec l'aménagement de la gare de l'Escarène. Cette disposition bénéficierait de même aux résidents de Sospel et Breil.

I – LE CENTRE DE MAINTENANCE TER COTE D'AZUR

1° - **L'une des causes de suppressions de TER ou des retards est due au manque de matériel.** Le matériel autorail effectue un trajet à vide AR de 400 km pour se rendre au centre de maintenance de Marseille. Une perte de temps conséquente qui s'accroît suivant l'occupation du chantier marseillais. Elle provoque par périodes une pénurie de matériel sur la banlieue niçoise.

- **Nous sollicitons l'accélération du processus de construction du chantier de maintenance** à Nice-St Roch lieu défini entre la SNCF et la Région PACA et approuvé en séance plénière du Conseil Régional en décembre 2016.

J - CENTRE OPERATIONNEL COMMANDEMENT COTE D'AZUR

1° - La circulation des TER entre Vintimille Nice, Grasse, Les Arcs et la ligne Nice Breil Tende est régulée par les services centralisés à Marseille qui assument l'ensemble des opérations de circulation des trains en Provence Alpes Côte d'Azur. Entre le moment où les aléas de circulation sont portés à la connaissance du centre, la prise de décision et l'ordre à donner aux agents du terrain, la perte de temps peut être conséquente suivant les situations.

2 ° - D'autre part, même si les services marseillais ont toutes les compétences, ils sont éloignés de la réalité du terrain et des réels besoins des usagers de la Côte d'Azur. Le nombre de trains ayant triplé depuis la régionalisation ils se succèdent aux 10' voire moins aux pics horaires. **D'une situation aléatoire donnée à l'exécution sur le terrain, la réactivité doit être immédiate.**

- Pour être efficace et limiter l'impact sur les circulations, un poste de commandement Côte d'Azur assurant la régulation des circulations sur ce territoire s'avère des plus utiles pour la 2^{ème} banlieue de France après Paris de même qu'une réserve de dépannage en matériel de traction avec le personnel correspondant.

K - LE TRAM

1 - **La ligne 1 de tramway un véritable succès populaire : 9 km de tracé et 22 stations.** C'est 40% des déplacements niçois 95 000 usagers/jour, 4 parcs relais parkings pour les automobilistes avec un tarif combiné très attractif

- En attente des habitants du quartier de l'Ariane (10 000 âmes), des communes alentours et des vallées du Paillon : **le prolongement de la ligne 1 du tram jusqu'à La Trinité** désengorgeant ainsi l'entrée à Nice avec un transport public performant.

2 - **La ligne 2 du tram en construction sur un axe Est-Ouest**, du Port > au futur Pôle modal Nice-Aéroport, se divise en 2 branches, l'une à destination du Cadam, l'autre à destination des 2 terminaux de l'aéroport (longueur 11,3 km, 20 stations). Les travaux ont débuté en octobre 2013, la mise en service est prévue fin 2018.

3- **En projet avancé la ligne 3 du tram Nice St Augustin > St Isidore** (7 km, 11 stations) dans le prolongement de la ligne 2 qui reliera le centre-ville de Nice à Saint-Isidore en 25 minutes

Propositions :

- Une demande forte des Niçois et associations, **le prolongement de la ligne 2 du port à la gare de Nice-Riquier et au-delà** (1^{ère} gare banlieue azuréenne).
- **Avec la pose d'un 3^{ème} rail en prolongeant la ligne 3 du tram jusqu'au futur Pôle CP**

Lingostière, les trains des CP pourraient rejoindre la gare de St Augustin réalisant ainsi les correspondances des TER et TGV pour la desserte des gares > Plaine du Var à Digne.

4 -Envisager dans un avenir proche la ligne 4 du tram vers Cagnes et au-delà

L– LIGNE CANNES GRASSE

1° - TRAVAUX EN COURS AVEC FERMETURE DE LIGNE SUR UN AN (CPER 2007/2015) :

Suppression du PN5 à l'entrée de la gare Mouans–Sartoux, doublement de la voie à la gare Le Bosquet, rallongement des quais des gares à 220m, divers travaux secondaires. La ligne sera rendue en décembre 2017 soit une année sans TER, une durée de fermeture qui pénalise les usagers.

- **nous demandons : a) l'intervention de la Région PACA afin que la SNCF livre la ligne à la rentrée de septembre.** Les derniers travaux pourraient très bien s'effectuer, la ligne en service, au regard de la trame horaire détendue des TER Cannes > Grasse.
- **b) La création d'un parking à Le Bosquet** ouvrant cette gare à l'intermodalité.

2- Le cadencement aux 30' prévu entre Grasse > Cannes et au-delà exige une 3° voie littorale entre Cannes Marchandises et Cannes et au-delà pour intégrer les TER grasseois dans le trafic littoral dans des conditions acceptables...

Avec la fermeture de la ligne, les TER du littoral ont un taux de régularité à 95% auparavant 80 à 85 % !

M – GARE DE NICE RIQUIER DEUX PROJETS DISTINCTS.

1 – Durant le 1^{er} semestre 2017 : l'allongement des quais à 220 mètres au niveau du pont-rail du chemin Sorgentino permettra la réception des rames régionales nouvelle génération pouvant accueillir 1 300 usagers.

2 - Début 1er trimestre 2019 à 2020 seront réalisés les travaux de mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires: un rehaussement des quais, la mise aux normes des escaliers, passage souterrain, l'éclairage, accès aux quais et la création d'une 2^{ème} entrée gare rue du docteur Ciaï. La consultation publique se poursuit

- **Un long combat d'élus, associations et usagers de 16 années qui porte enfin ses fruits...à suivre**

N – LES COMITES DE LIGNE

1° - Les 5 Comités de ligne réunis dans une seule assemblée annuelle ne peuvent donner satisfaction aux usagers et associations qui ne peuvent s'exprimer que sur des cas généraux. Les questions particulières à chaque ligne sont peu ou pas traitées. Exemple : notre courrier à l'adresse de la région et de la SNCF sur lequel figurait les questions n'ont pas eu de réponse en séance.

- **Pour une meilleure expression, des échanges démocratiques tels que prévus dans les Assises Transports Régionales** nous sollicitons le retour aux comités de ligne semestriels par section de ligne tels qu'ils ont été conçus avec l'assentiment de la région des associations et des usagers.

O - LA TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS

1° - Certes depuis 40 ans de militantisme sur cette question, nous ne pouvons nier l'avancée de ces dernières années sur le territoire du 06. Néanmoins il reste à définir une harmonisation de la tarification qui devient possible dans le cadre notamment de la loi Notre conférant à la Région des prérogatives nouvelles en matière de transports publics.

- **Une carte PASS régionale tous modes de transport** pourrait satisfaire une forte demande des usagers du quotidien et dans le sens des propositions entre autres du candidat Christian ESTROSI aux élections régionales.

2° - Aujourd'hui, nous relevons des écarts sensibles entre la tarification de voyageurs départementale, métropolitaine, autres AOT (tarif unique quelle que soit la distance dans le 06) ; la SNCF et les CP (tarification au km). Ces derniers subissent une concurrence sévère.

- Nous sollicitons une complémentarité tarifaire réciproque entre les Chemins de Fer de Provence, la

SNCF et les transports routiers départementaux, métropolitains et autres AOT.

3° - La tarification régionale type Carte Zou ne s'applique pas sur la totalité de la ligne des Chemins de Fer de Provence. Un usager des CP sur un trajet Nice à Digne pour bénéficier de la tarification ZOU doit faire l'achat de 2 cartes ZOU.

- **Nous sollicitons dans l'immédiat l'étendue de la validité de la carte ZOU sur le territoire régional** en attente du titre de transport unique valable sur l'ensemble des transports publics régionaux.

P – USAGERS SANS TITRE DE TRANSPORT ET SECURITE DANS LES TER

De nombreuses petites gares n'ont pas de machine de vente de billetterie.

- **Pour éviter tous conflits avec les contrôleurs SNCF**, nous avons proposé de délimiter sur le quai un espace réservé aux usagers sans titre de transport, le contrôleur pourrait alors visualiser les usagers, établir leur billet sans contestation possible.
- Pour assurer la sécurité dans les rames banlieue la présence d'un agent de train est nécessaire

Q – L'ALTERNATIVE ROUTIERE AUX CHEMINS DE FER COTE D'AZUR

1° - Les chemins de fer ont l'avantage d'effectuer des transports de masse dans un espace réduit, économe en énergie, rapide, sûrs, peu polluant leur implantation au cœur des villes offre des possibilités exceptionnelles de transport.

Les lignes Cannes Grasse, les CP, Nice Breil Tende, la ligne Littorale traversent les principales zones d'habitation des Alpes Maritimes. Elles sont de véritables épines dorsales avec le tram de la desserte azurée. Une utilisation rationnelle des bus et cars en réseaux complémentaires non concurrentiels, disposés en rabattement vers les gares est une solution de desserte les plus appropriées à notre territoire.

- **Vouloir le transfert de lignes ferrées sur lignes routières, c'est rejeter sur la route des usagers qui ont fait le choix du rail,**
- mais plus encore, **c'est dévoyer la plupart des usagers qui ne se retrouveront pas forcément dans un car vers un mode de transport individuel. Ils viendront grossir avec leur engin le flux des routes saturées.**
- Le déclin des lignes ferroviaires et routières, des services publics c'est la désertification des villages.
- **L'expérience de Breil Tende est significative, nous ne retrouvons pas dans les cars les usagers des déplacements quotidiens TER qui ont préféré l'usage de la voiture ou ont quitté leur village pour retrouver le service public.**
- **Ce transfert de mode ne conduit-il pas à une part de responsabilité des pouvoirs publics dans la problématique de l'accidentologie routière, la santé publique, les nuisances environnementales et la pollution... ?**

R – LES GARES MULTIMODALES

1 – Nice, Cannes, Antibes, Grasse, Mouans-Sartoux, Villeneuve-Loubet sont des gares multimodales avec des services, Pont Michel et Drap-Cantaron sont dotés de parkings sur la ligne de Nice Breil Tende,

- **les gares de Cagnes/ Mer et l'Escarène** sont en projet avancé, Menton à venir.
- **Nice-Ville, les travaux effectués ont dégagé le parvis** qui offre un meilleur accès, les services aux usagers sont regroupés dans le hall d'entrée et fin 2017 les quais seront mis aux normes avec des accès PMR. En attente de construction le nouveau bâtiment commercial dans le prolongement de l'aile est de la gare dont la porte d'entrée sera située face à la station du tram.
- **Les Chemins de Fer de Provence : la gare de Plan du Var-La Vésubie** est un lieu de convergence des usagers de la route des vallées la Tinée et la Vésubie. Nous rappelons le projet d'aménagement de cette gare en pôle modal qui permettrait aux usagers routiers de laisser leur véhicule en gare et d'entrer dans la conurbation azurée dans le cadre de la desserte cadencée de la Plaine du Var.

- **Création d'une gare multimodale CP à Lingostière** : L'arrivée de la ligne 3 (projet ?) du tram à Lingostière relierait la voie littorale SNCF aux CP vers la plaine du Var > Digne et le centre-ville de Nice, elle justifierait la construction d'un pôle modal cars, bus, parkings en relation avec les collines, la plaine du Var et les centres commerciaux et d'activités.

S – CREATION DE PISTES CYCLABLES SÉCURISÉES ET AMÉLIORATION DE CELLES EXISTANTES.

La construction de pistes cyclables implique une réelle sécurisation de la piste contre le flux des véhicules routiers. Les lignes continues ne sont pas un obstacle de sécurité face aux dangers des automobiles. Des progrès ont été réalisés par les pouvoirs publics, les pistes existantes et leur mise en sécurité ne sont pas à la mesure des besoins des usagers.

T - MUTATION DES AUTOMOBILISTES AUX HORAIRES PENDULAIRES VERS UN TRANSPORT COLLECTIF

Le nombre d'automobilistes qui se déplacent aux horaires domicile/travail/études va croissant (embouteillages, accidents, pollution, nuisances ...).

- Des travaux de modernisation ou de mise à niveau sont en cours, chemins de fer : Cannes Grasse, ligne Littorale, Nice Breil Tende, les CP, le tram, la ligne 2 en travaux et bientôt la ligne 3 jusqu'à St Isidore (... gare des CP Lingostière ?). De nouvelles gares multimodales sont en projets, la création de réseaux routiers de voyageurs bus et cars complémentaires (une partie en rabattement sur le ferroviaire) doivent améliorer la qualité du transport public et apporter une réponse de fiabilité des déplacements en transports publics.
- Un titre de transport unique incluant le parage des véhicules devrait élargir l'offre.
- Le développement des parkings dans les gares, une réelle complémentarité entre les transports publics et en particulier une amélioration sensible du fonctionnement des chemins de fer grâce à la rénovation des infrastructures, des tarifs associés, des campagnes de promotion doivent faire évoluer les convergences d'intérêt des automobilistes vers les transports publics.

V – PROMOUVOIR LE TRAIN : L'ATTRAIT TOURISTIQUE DES LIGNES DU PATRIMOINE FERROVIAIRE DES ALPES MARITIMES L'UN DES PLUS BEAU D'EUROPE SE DEVELOPPE AVEC LES GUIDES CONFERENCIERS

- **1 – LE TRAIN DES MERVEILLES** de Nice à Tende parcourt de somptueux paysages du littoral méditerranéen au parc national du Mercantour. De mai à octobre, un guide conférencier commente ce patrimoine naturel et historique en tout point exceptionnel. – De même pour le train des neiges entre janvier et mars.
- **2 – LES CHEMINS DE FER DE PROVENCE** organisent des excursions d'une journée découverte TTC groupes et individuel, des forfaits neige en hiver... et trois fois par semaine le train de 9 h 25 au départ de Nice jusqu'à ANNOT ou THORAME est accompagné d'un guide-conférencier.
- **LE TRAIN A VAPEUR DE PUGET THÉNIERS** circule durant l'été rappelle aux touristes les heures glorieuses de la conquête du rail
- **A CRER ENTRE ST RAPHAEL > CANNES > NICE > MENTON**, des TER à thème, 'découverte de la Côte d'Azur', avec guides conférenciers. En saison estivale et de manifestations touristiques une alternative aux déplacements en voiture pour visiter la Côte d'Azur...

WW - LES TRANSPORTS, UNE PART IMPORTANTE DE LA FACTURE ÉNERGÉTIQUE DU PAYS

Alors que la part du pétrole a fortement décru dans la consommation énergétique des secteurs résidentiel (61% en 1973 à 19% en 2011) et industriel (de 58% en 1973 à 17% en 2011), les transports constituent en France le second secteur d'activité responsable de la consommation d'énergie.

- La part du pétrole continue d'augmenter dans le secteur du transport, il représente aujourd'hui 70% de la consommation finale de pétrole, contre seulement 30% en 1973

X - GAZ À EFFET DE SERRE (GES), PARTICULES FINES, TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

ENVIRONNEMENTALE > MOBILITE

Les Gaz à Effet de Serre (GES) ont pour origine première les activités humaines et les combustibles fossiles. L'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre dans notre atmosphère terrestre est l'un des principaux facteurs à l'origine du réchauffement climatique.

- **Les émissions de gaz à effet de serre** dus aux transports sont réparties à la **hausse en 2015, une 1^{ère} depuis 10 ans**, du fait de l'augmentation globale de la circulation (Ministère de l'Environnement).
- **Les particules fines proviennent du trafic routier**, plus particulièrement des moteurs diesel des voitures, camions et bus, mais également de l'industrie, de l'agriculture et de la combustion (cheminées, chauffage individuel...). Elles agissent sur la santé des personnes en pénétrant profondément dans l'arbre respiratoire, jusque dans les bronchioles et les alvéoles où s'effectuent les échanges gazeux.
- **Réduire ces pollutions et nuisances** est un combat à mener sans relâche. La mobilité a un premier rôle à jouer. La ville de Paris a pris des initiatives, le 1er juillet 2016, les **véhicules** mis en **circulation** avant 1997 ne pourront plus rouler dans la capitale...limiter dans les villes la circulation automobile des véhicules à énergie fossile c'est un devoir citoyen.
- **Donner un signal politique pour une mobilité plus efficace** : fixer des objectifs en termes d'efficacité énergétique et de report modal afin d'envoyer des signaux forts aux acteurs en faveur d'une mobilité plus opérante
- **Une transformation de la prise en compte des transports en milieu urbain** vers plus d'efficacité énergétique et aussi de sobriété est indispensable pour les ménages et les entreprises. Créer les infrastructures compatibles au développement de modes de transports plus efficaces, limiter les infrastructures en faveur des transports très consommateurs d'énergie fossile, agir sur

Figure D2-1 Consommations d'énergie de traction du transport par mode
Niveau en millions de tep, évolutions annuelles en %
Tep = tonne équivalent pétrole

	Niveau		Evolution annuelle		
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Transports ferroviaires SNCF (1)	0,83	-0,1	-0,7	0,2	-1,2
Gazole	0,17	1,8	-4,0	4,8	-2,4
Electricité	0,66	-0,5	0,2	-0,9	-0,9
Transports routiers de marchandises	14,68	1,8	-4,5	-0,4	-1,0
Essence (français)	0,15	-16,7	-29,0	-14,5	-16,5
Gazole (tous P.T.A.C.)	14,51	2,1	-4,1	-0,3	-0,7
P.T.A.C. <= 3,5t (VUL français)	6,84	2,2	0,2	0,4	1,9
P.T.A.C. > 3,5t, français + étrangers	7,66	2,1	-7,7	-0,9	-2,6
GPLc (VUL français, P.T.A.C. <= 3,5t)	0,01	-10,5	-10,5	-10,5	-10,5
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	0,01	0,0	0,0	0,0	nd
Transports urbains de voyageurs	0,47	1,3	3,4	1,4	1,5
Gazole	0,28	2,1	2,0	0,0	1,4
Electricité	0,11	-1,9	9,5	4,9	1,4
Gaz naturel véhicules	0,08	2,5	1,4	1,9	2,2
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,63	1,2	0,3	0,0	1,2
Navigation intérieure (fioul)	0,06	0,0	10,2	-6,5	0,6
Plaisance (essence)	0,29	1,4	1,4	0,7	nd
Transport maritime (diesel marine, fioul) (2)	2,45	7,4	-5,4	0,0	-0,3
Transport aérien (carburacteur, essence aviation) (3)	6,58	5,0	-1,9	-0,9	-1,1
Oléoducs (électricité)	0,03	-1,9	9,5	4,9	1,4
Transports individuels	23,35	-1,6	-0,5	-1,9	-0,6
Deux roues	0,52	0,0	0,4	0,0	1,2
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	22,83	-1,6	-0,6	-1,9	-0,6
Essence	6,60	-6,7	-5,3	-3,7	-4,9
Gazole	16,13	0,8	1,6	-1,1	1,5
GPL	0,10	12,9	-9,2	-11,2	-0,5
Ensemble	49,39	0,8	-2,1	-1,1	-0,7

les prix. (Voir ci-dessous les consommations d'énergie dont les transports individuels...)

À noter:

La plupart des infrastructures de transports routières, ferroviaires, maritimes, aériennes, fluviales ne peuvent pas se rentabiliser sans d'importantes subventions publiques

Renvois tableau

(1) Électricité uniquement de traction et non pas du secteur du transport ferroviaire (valeurs inférieures au bilan de l'énergie).
(2) livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie).
(3) livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.

Coefficients d'équivalence des tonnes équivalent pétrole
1 000 kWh électriques = 0,086 tep ;
1 t de gazole ou de fioul = 1 tep ;
1 000 kWh de gaz naturel = 0,077 tep ;
1 t d'essence ou carburacteur = 1,048 tep ;
1 t de fioul lourd = 0,952 tep.

Source : SOeS

Amis du Rail Azuréen

156 bd Napoléon III - Bourgogne A - 06200 NICE

☎ 0493 210 875 – 06 95 30 60 43

✉ mel.amisdurailazureen06@free.fr



NG 15/2/2017