

Avant de commencer...

Présentation des participants et test vocal

- **Pour s'assurer d'une bonne connexion et se présenter**
 - Chaque participant active tour à tour son micro et sa caméra pour se présenter à l'ensemble du groupe
 - Vérifiez en même temps si vous entendez bien les autres participants
- **Pour faciliter les échanges ultérieurs, assurez-vous que votre nom soit bien renseigné**



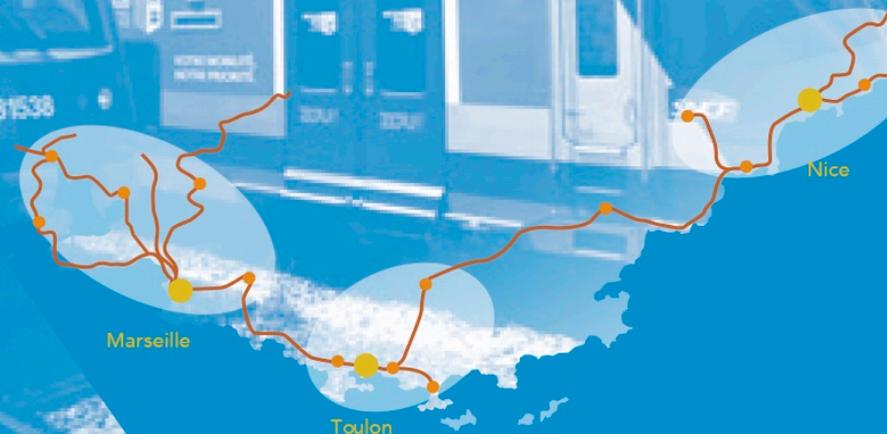
En cas de problème technique,
contacter Jordan Fleurus

Via le chat de ZOOM



LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN



Nouvelle gare TER de Cannes La Bocca

Réunion publique du 10 décembre 2020
Cannes

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



1. ACCUEIL

•LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR:



Quelques informations / consignes pour cette réunion à distance

- **Le Garant de la concertation, indépendant de SNCF Réseau, participe à cette réunion et veillera au bon respect de son déroulement**
- **Cette réunion est enregistrée**
 - L'enregistrement sera mis en ligne sur le site web LNPCA après la réunion



Vos micros sont coupés pour éviter les interférences

- **Durant la séquence d'échanges, chaque participant aura la possibilité de s'exprimer**



- Sollicitez la parole en activant la « main » ou via le chat
- Exprimez-vous quand l'animateur vous donne la parole
- Si vous formulez vos questions via le chat, elles seront relayées par l'animateur durant la séquence d'échanges

Présentation des animateurs et intervenants

ANIMATION / FACILITATION

NICAYA CONSEIL

- Animateur général : Stéphane SAINT-PIERRE
- Modérateur échanges en ligne : Blandine PERICHON
- Régisseur : Laurence GONTARD



INTERVENANTS SNCF RÉSEAU

- Jean-Marc ILLES
- Philippe HOLSTEIN
- Roland LEGRAND
- Nicolas GUYOT
- Bernard COUVERT
- Damien TOMASI



- ◆ **Support technique**
- ◆ **A contacter en cas de problème technique**
→ **Jordan FLEURUS**



Via le chat de ZOOM



Par téléphone : 07 62 66 06 06

CNDP - Garant de la concertation

- Philippe QUEVREMONT

Déroulement de la réunion

Heure	Réunion publique sur la nouvelle gare TER de Cannes La Bocca	Durée
18h00 - 18h10	Ajustements techniques	10'
18h10 - 18h20	Accueil et déroulement de la réunion	10'
18h20 - 18h50	<ul style="list-style-type: none">- Rappels- Les objectifs de la navette azurée- Le projet de gare TER sur le site de Cannes Marchandises- La prise en compte des enjeux hydrauliques et acoustiques	30'
18h50 - 20h00	Echanges avec les participants	70'

Philippe Quévremont

Garant de la concertation - CNDP

- Le garant veille à l'information et la participation du public
- Il est indépendant du maître d'ouvrage
- Priorité à la participation du public dans les réunions et par internet
- 30 minutes pour la présentation du projet par SNCF Réseau
- Pour vos interventions, courtoisie, brièveté et respect des personnes → **vous devez chercher à convaincre**

Charte pour cette réunion

- Règle de base

Tout le monde a raison...
... Partiellement !!!

- Respect
- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Echanger de façon respectueuse

Autres besoins de votre part ?



2. PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE TER DE CANNES LA BOCCA

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :



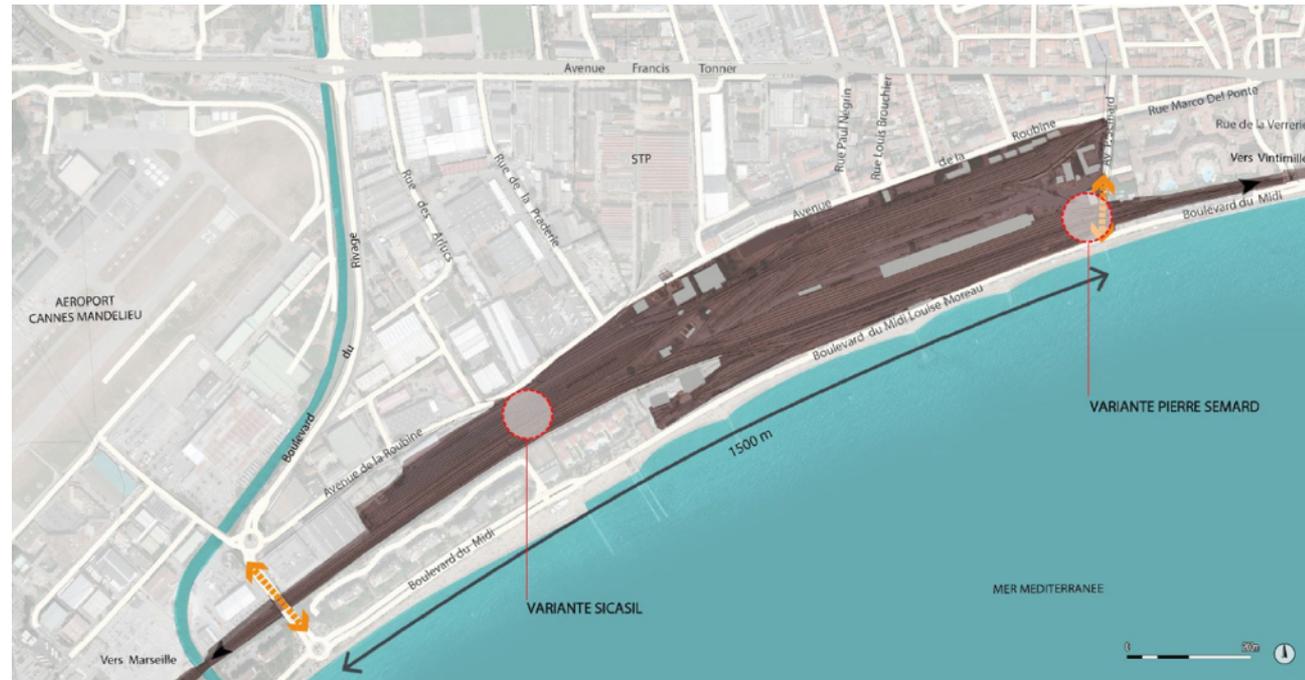
01. RAPPELS



5 min

Le choix de la variante dite « SICASIL »

- 2 variantes de gare proposées à la concertation en 2019



- Expression des participants en faveur de la variante SICASIL
- Solution retenue par le Comité de Pilotage de novembre 2019 et confirmée par la décision ministérielle de juin 2020
- Emplacement retenu pour la gare TER/TGV prévue en phase 3, inscrit dans une vision de long terme des aménagements ferroviaires et du développement urbain porté par la ville de Cannes

Décision ministérielle du 23 juin 2020

- Prend acte de la concertation riche, fructueuse et utile au projet menée par SNCF R sur les phases 1 et 2 de 2019
- Demande à SNCF R de préparer le dossier d'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 avec l'objectif de lancement de l'enquête avant fin 2021
- **Retient la réalisation d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL » ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER**
- **Demande à SNCF R de poursuivre la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation 2019, notamment les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux**

Les objectifs de la concertation complémentaire sur la nouvelle gare TER de Cannes La Bocca

- La concertation ne porte pas sur le choix d'implantation de la gare acté par la décision ministérielle
- La concertation vise à partager les résultats des études d'approfondissement sur le programme de la gare :
 - Caractéristiques de la gare
 - Conditions d'insertion urbaine
 - Intermodalité
 - Enjeux hydrauliques
 - Enjeux acoustiques

Les modalités de recueil des contributions du public sur la nouvelle gare TER de Cannes La Bocca

- Réunion publique du 10 décembre
- Registre en mairie annexe de Cannes La Bocca (horaires d'ouverture)
- Rubrique de dépôt des contributions sur le site internet LNPCA : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>
- Permanences locales
 - 10 décembre de 14h à 16h30
 - 16 décembre de 9h à 12h
- Courrier postal :
 - SNCF Réseau - Mission LNPCA - Gare TER La Bocca
 - Les docks - Atrium 10.4
 - 10 place de la Joliette
 - BP 85 404
 - 13 567 Marseille Cedex 02

02. LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE AZURÉENNE



5 min

Les objectifs du projet de navette azurée

Créer une navette de type Réseau Express Métropolitain entre Cannes et Menton

- 6 TER/h dans les gares principales entre Cannes et Menton
- Cadencement au 1/4h des TER omnibus
- Garantir une régularité de haut niveau de qualité en améliorant la robustesse du réseau
- Permettre la co-existence des trains lents (omnibus) et des trains plus rapides (gares principales) en maintenant la performance de chacun

Les services possibles en heure de pointe

- **Cannes Centre : passage de 4 à 6 TER/h/sens**
- **Cannes La Bocca : passage de 2 à 4 TER/h/sens**

Légende :

Fréquence des trains :

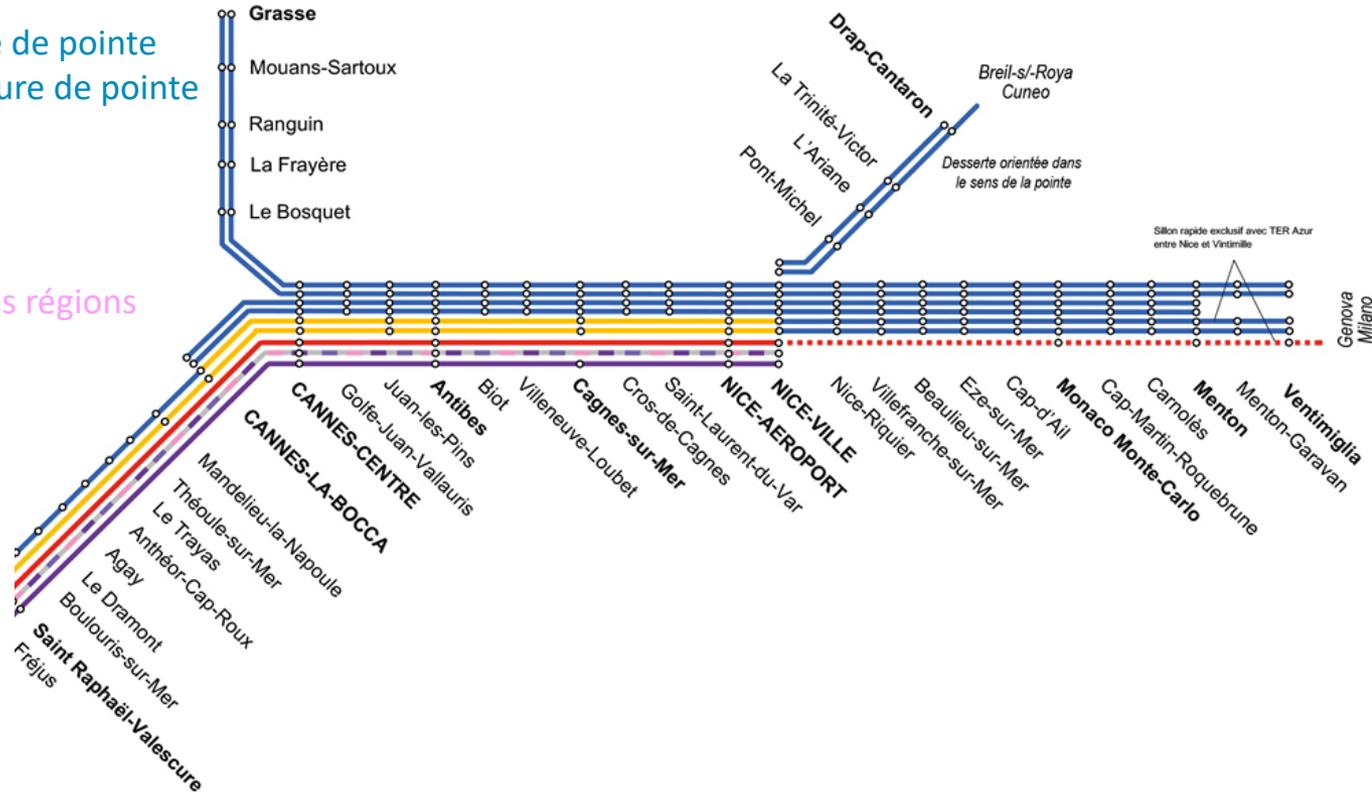
- 1 train / heure / sens en heure de pointe
- - - 1 train / 2 heures / sens en heure de pointe
- Train non cadencé

Types de trains :

- Trains → Paris
- Trains → vallée du Rhône et autres régions
- Trains → Bordeaux ou Barcelone
- TER omnibus
- TER semi-direct
- TER interville

Arrêt :

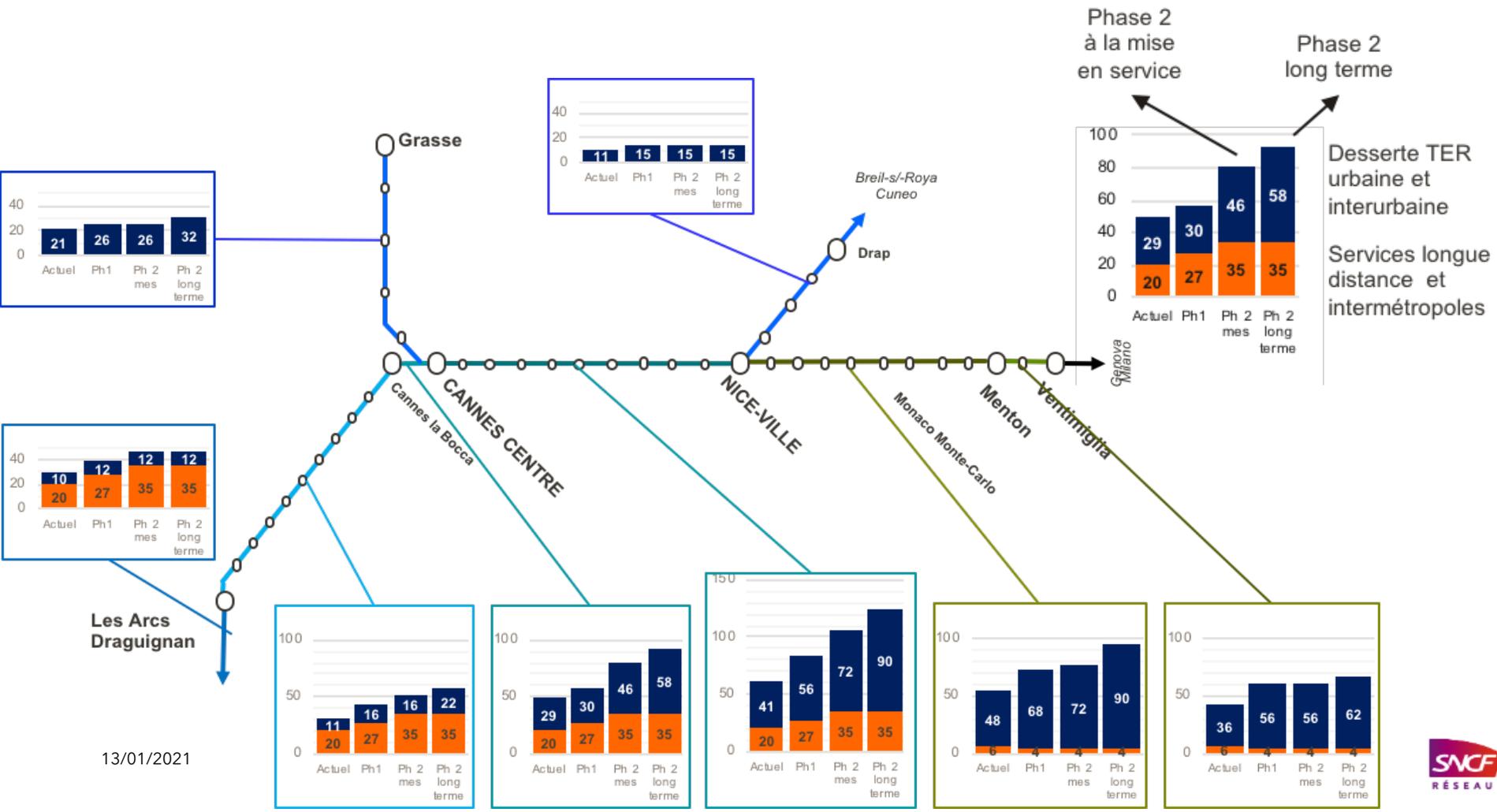
- Systématique
- Non systématique



La structure des services permis par la navette azurée

Légende :

Nb d'allers-retours quotidiens

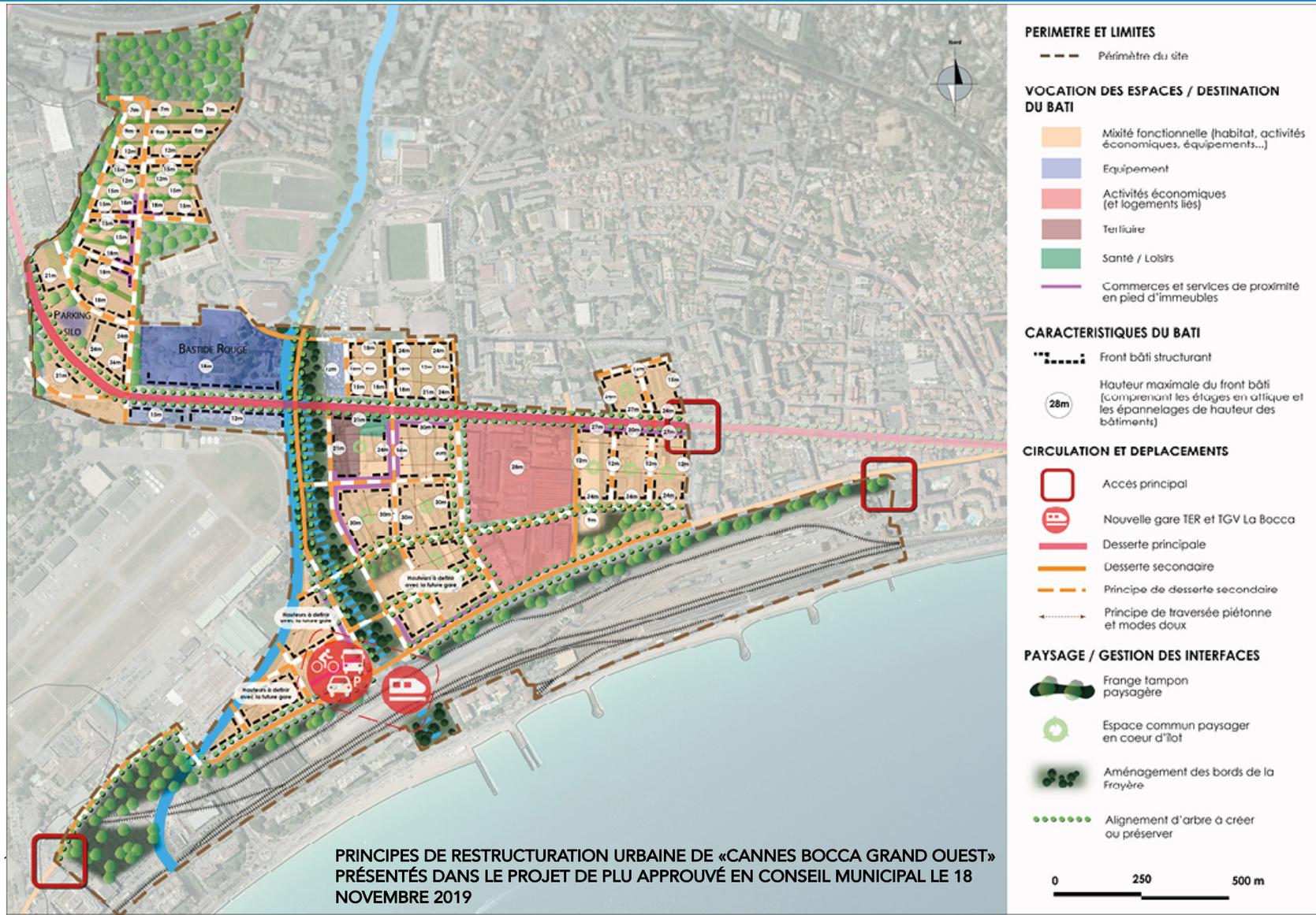


03. LA GARE TER SUR LE SITE DE CANNES MARCHANDISES

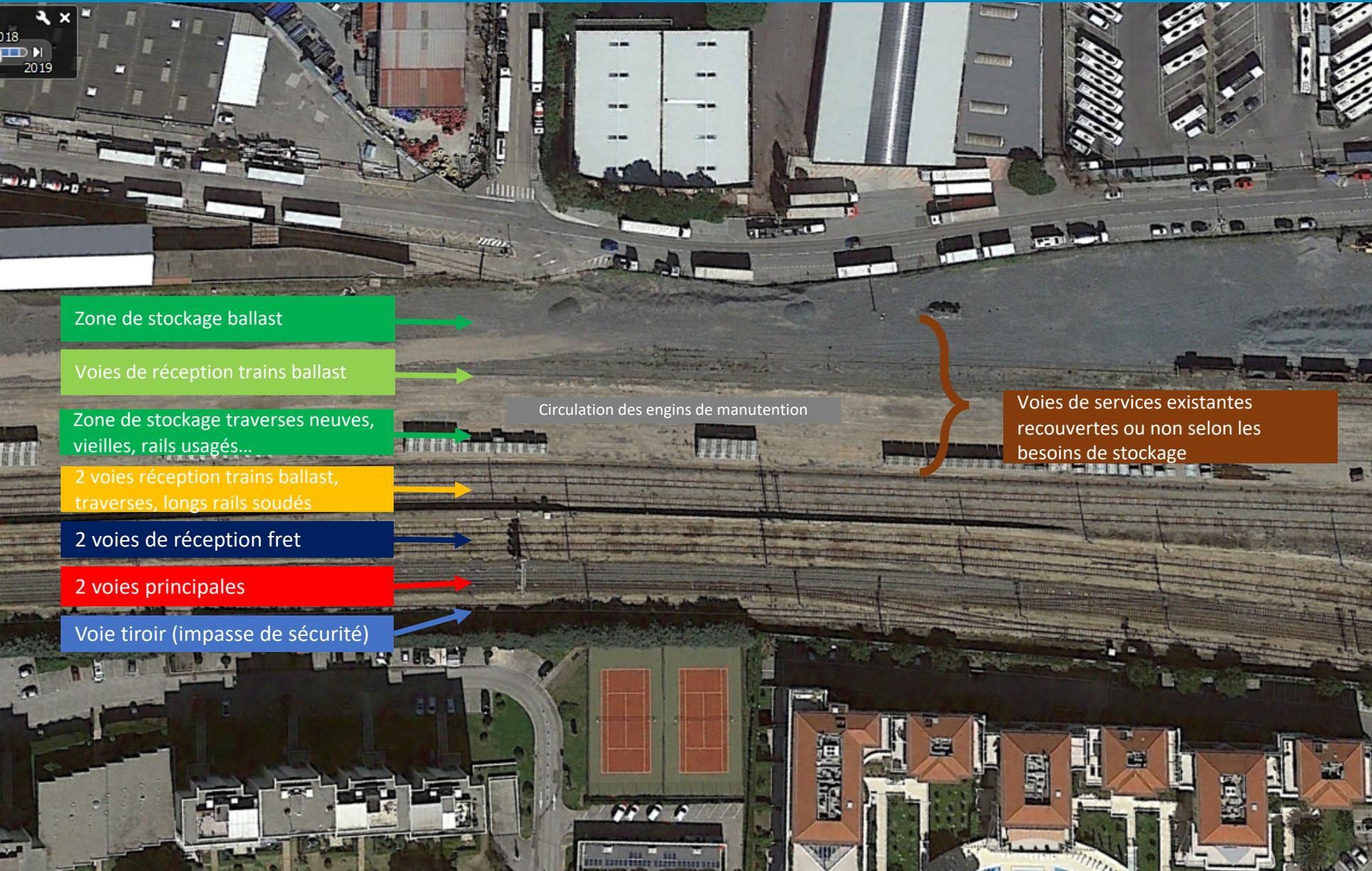


5 min

Une gare au cœur du projet urbain « Cannes Bocca Grand Ouest »



Les fonctions ferroviaires du site



Zone de stockage ballast

Voies de réception trains ballast

Zone de stockage traverses neuves, vieilles, rails usagés...

2 voies réception trains ballast, traverses, longs rails soudés

2 voies de réception fret

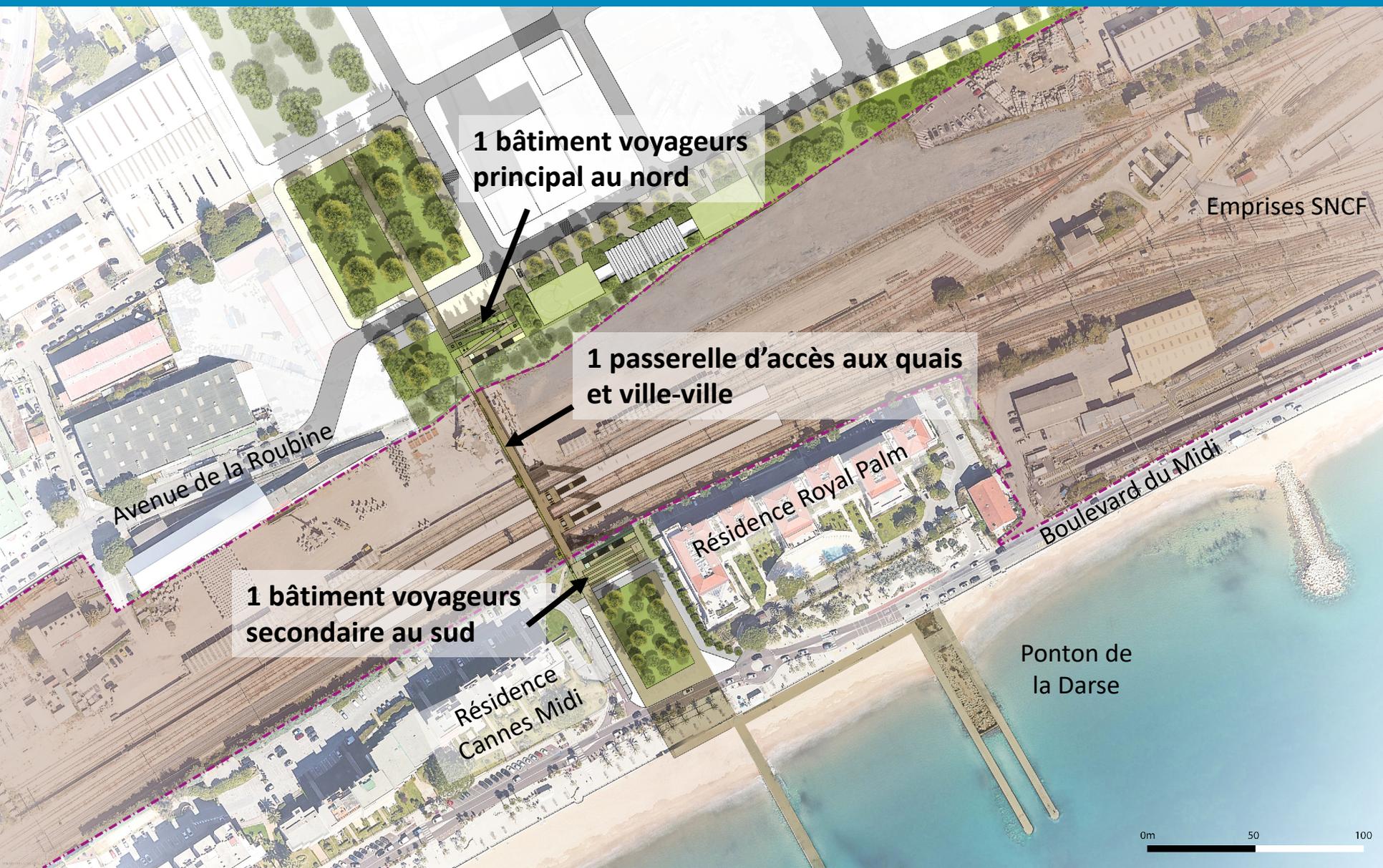
2 voies principales

Voie tiroir (impasse de sécurité)

Circulation des engins de manutention

Voies de services existantes recouvertes ou non selon les besoins de stockage

Le projet de nouvelle gare TER



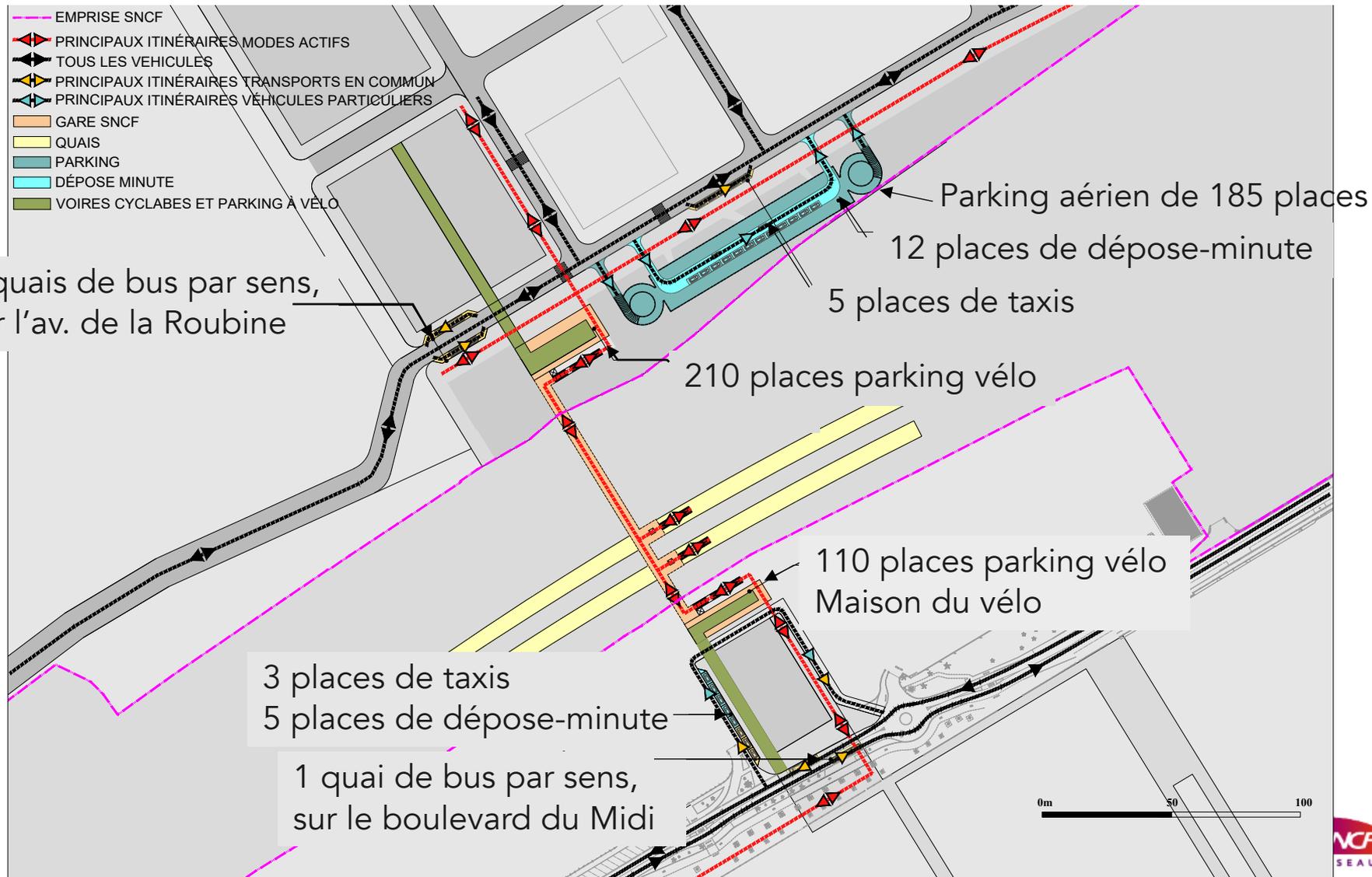
La perspective de la future gare TER (horizon 2035)



La perspective de la future gare TGV (horizon 2050)



Des équipements pour une accessibilité renforcée



Une intermodalité en transports en commun renforcée

- Le projet de desserte en transport en commun étudié par la CACPL prévoit la desserte de la gare par :
 - 3 lignes passantes : Palm Express C, ligne 11, ligne 22
 - 1 ligne terminus : ligne 14



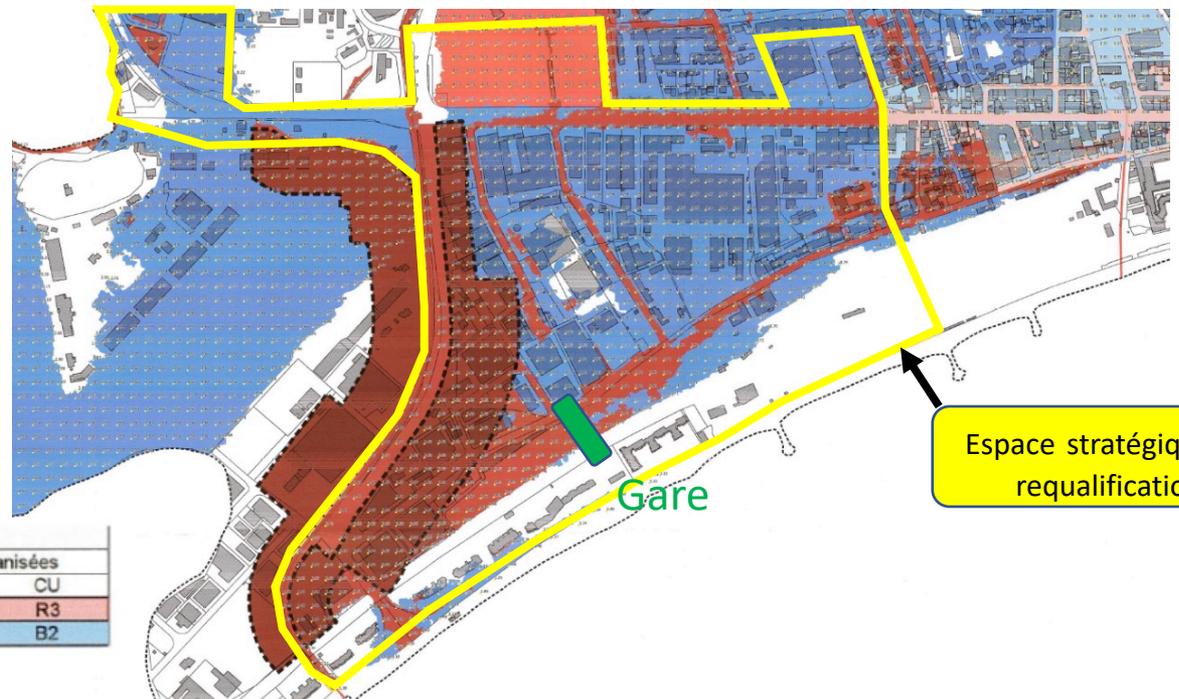
04. LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX HYDRAULIQUES



5 min

Le Plan de Prévention du Risque Inondation

- Le PPRI en cours d'instruction :
 - Autorise les équipements publics en zone inondable
 - Prévoit un « espace stratégique de requalification » dans lequel des dispositions spécifiques sont prévues sous réserve de l'adoption d'un « schéma directeur hydraulique »
 - Ce schéma directeur, en cours d'élaboration par la Ville et la CACPL, intègre le projet de gare

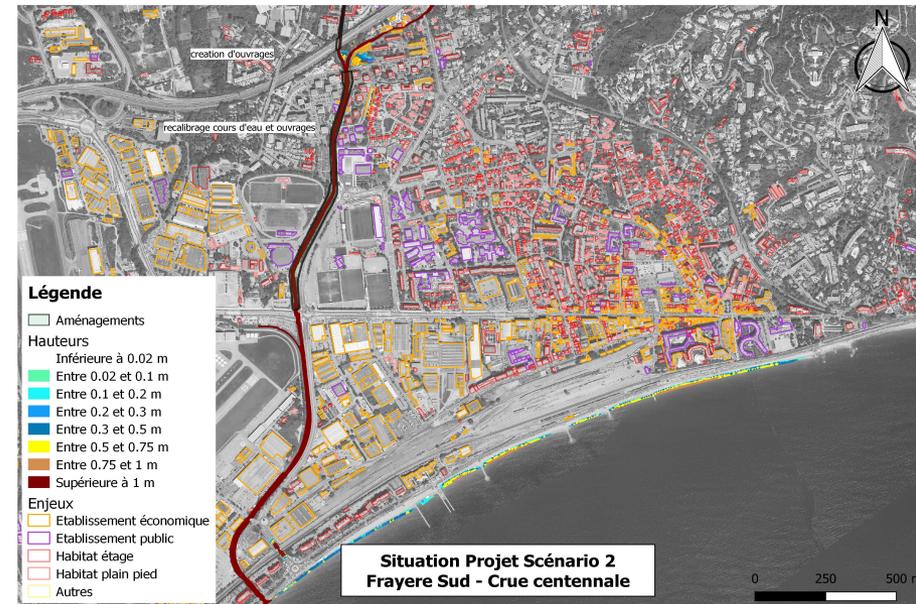
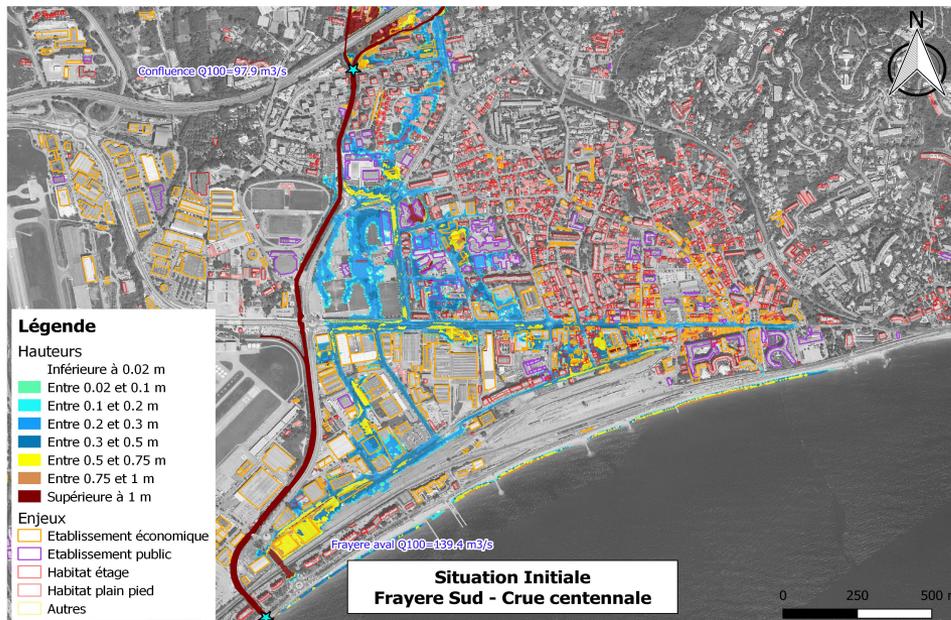


		ENJEUX		
		ZPPU	Zones urbanisées	
ALEAS	Aléa fort	R1	R1	R3
	Aléa faible à modéré	R2	B1	B2

Espace stratégique de requalification

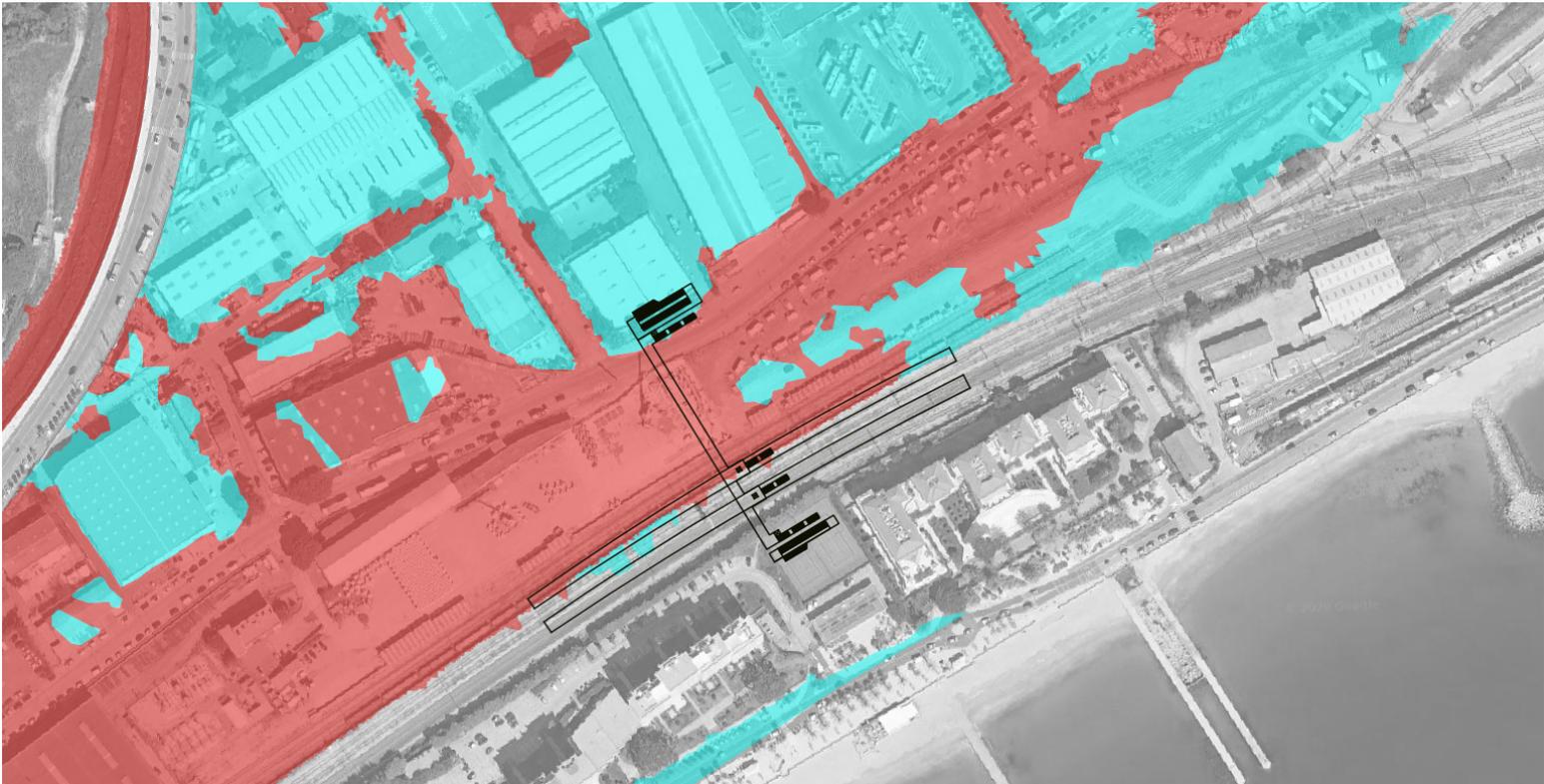
Le Plan d'Aménagements de Prévention des Inondations

- Programme CACPL 2021 - 2026
- Prévoit des travaux entre l'autoroute et l'avenue F. Tonner pour supprimer les débordements de la Frayère en crue centennale, et une forte réduction pour une crue type 2015



Le projet de gare

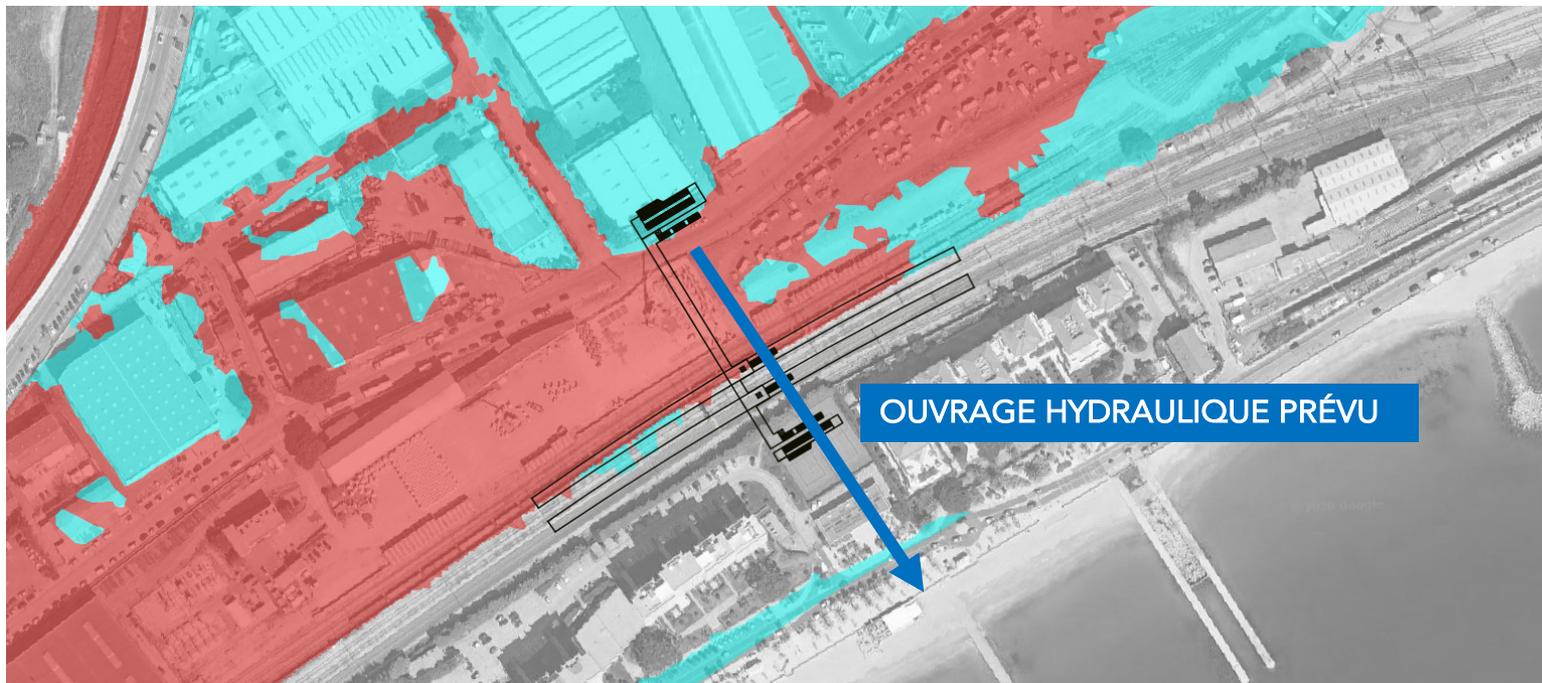
- Le PPRI autorise l'implantation de la gare en zone inondable
 - Construction des lieux d'accueil des agents et du public au-dessus de la cote de référence du PPRI
 - Parking silo construit avec un 1er niveau inondable



LE PROJET DE GARE TER PAR RAPPORT À LA ZONE INONDABLE, IDENTIFIÉE DANS LE PROJET DE PPRI

Les mesures pour améliorer la situation

- Empiètement du projet sur la zone inondable (bordure des quais et bâtiment nord) : 7000 m²
 - Pour compenser cet empiètement, construction d'un nouvel ouvrage hydraulique à travers la plateforme ferroviaire (environ 5 m² de section)
- **Des niveaux d'inondation inférieurs à la situation actuelle en cas de crue type 2015**



05. LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ACOUSTIQUES



10 min

Etude acoustique

- Réalisée à l'été 2020 sur le périmètre élargi du site de Cannes Marchandises, incluant l'ensemble des bâtiments périphériques exposés au bruit du site



Ambiances sonores actuelles différentes selon les zones

- Pour les bâtiments de l'avenue de la Roubine et du boulevard du Midi :
Ambiance sonore modérée
Environ 64 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit
- Pour les bâtiments situés en zone de pleine ligne :
Ambiance sonore modérée de nuit
Jusqu'à 70 dB(A) de jour et 59 dB(A) de nuit environ

Indicateur / Zone d'ambiance sonore	$L_{Aeq, (6h-22h)}$	$L_{Aeq, (22h-6h)}$
Modérée	< 65	< 60
Modérée de nuit	> 65	< 60
Non modérée	-	> 60

Sources de nuisances acoustiques

- **3 activités distinctes génératrices de bruit sur le site**
 - Les circulations ferroviaires
 - La future gare
 - Toutes les autres activités, surtout les opérations de chargement / déchargement

Bruit lié aux circulations ferroviaires : baisse prévisible à l'horizon du projet

À proximité de la gare, diminution globale des niveaux de bruit émis par les circulations ferroviaires malgré l'augmentation du trafic :

- en raison de la suppression des trains CORAIL bruyants
- de la baisse globale des vitesses de circulation en traversée du secteur (arrêt de tous les TER dans la gare nouvelle)

Bruit ferroviaire : suppression des CORAILS au profit de trains moins bruyants

Exemples de niveaux sonores au passage de trains relevés à 25 m de la voie



Bruit ferroviaire : relation entre le bruit et la vitesse de circulation

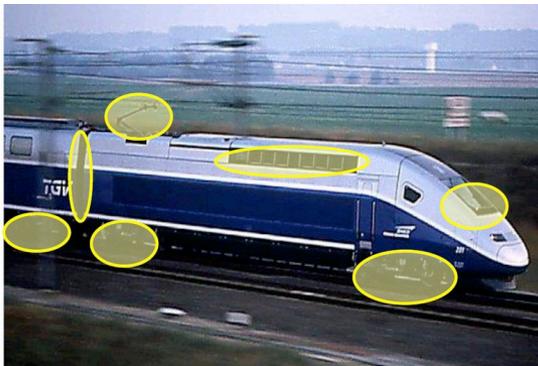
Les niveaux sonores émis dépendent de la vitesse de circulation selon la formule :

$$L_p(v^2) = L_p(v_{ref}) + 30 \cdot \log(v^2/v_{ref})$$

Par exemple, pour un Regiolis, une baisse de la vitesse de 100 à 50 km/h conduit à une baisse de niveau sonore d'un peu plus de 9 dB (A)

La sensation de « deux fois plus de bruit » correspond à une augmentation du niveau sonore de 10 dB(A)

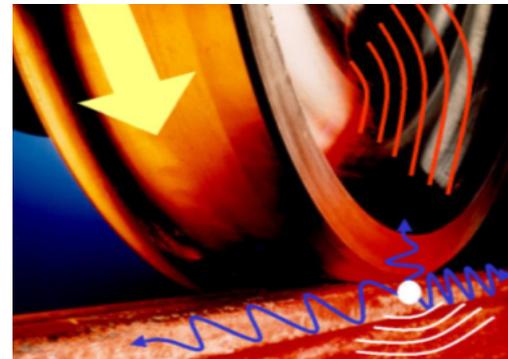
Exemple REGIOLIS 100 km/h = 78,5 dB (A) passage à 50 km/h = 69,5 dB (A)



Bruit aérodynamique

Caractéristique pour des vitesses
> 250km/h

Dominant pour $v > 320\text{km/h}$



Bruit de roulement

Appeler Bruit de roulement pour
des sections de lignes droites
Dominant entre 50km/h et 350km/h

Bruit lié aux circulations ferroviaires : zones de pleine ligne

En dehors de la zone de ralentissement de la gare :

- De jour : variations de + ou - 2dB de jour
- De nuit : augmentation inférieure à 2dB

2dB = seuil de perception de l'écart par l'oreille humaine



Bruit lié à la future gare : en-deçà des valeurs maximales autorisées par la réglementation

La configuration du projet de gare induit une répartition des bruits d'annonce différenciée entre la zone de gare et la zone de quais (moindre incidence côté sud)

- Bruit lié à la diffusion des annonces du système de sonorisation des quais
- Bruit lié au fonctionnement des équipements électromécaniques de la gare (ascenseurs notamment)
- Bruit lié aux mouvements des trains à leur arrivée, stationnement et départ dans la gare

Le bruit global généré par la gare reste en-deçà des valeurs maximales autorisées par la réglementation (variation maximale de +5dB(A) de jour et +3dB(A) de nuit)

Bruit lié à la future gare : mesures de réductions

- Le maître d'ouvrage intègre une possible gêne chez les riverains les plus proches, due à la sonorisation classique des quais
- Le maître d'ouvrage se propose d'atténuer le bruit des annonces avec :
 - L'installation de haut-parleurs directionnels
 - Le déclenchement des annonces sonores uniquement en cas de présence sur les quais
 - Le réglage du niveau sonore des annonces au niveau de bruit ambiant

Bruit lié aux autres activités déjà existantes

- Faible influence sur les niveaux de bruit en façade
- Opérations de chargement /déchargement de matériaux pour les chantiers ferroviaires du département principalement localisées dans la partie nord du site

Campagnes de mesures en juillet 2020

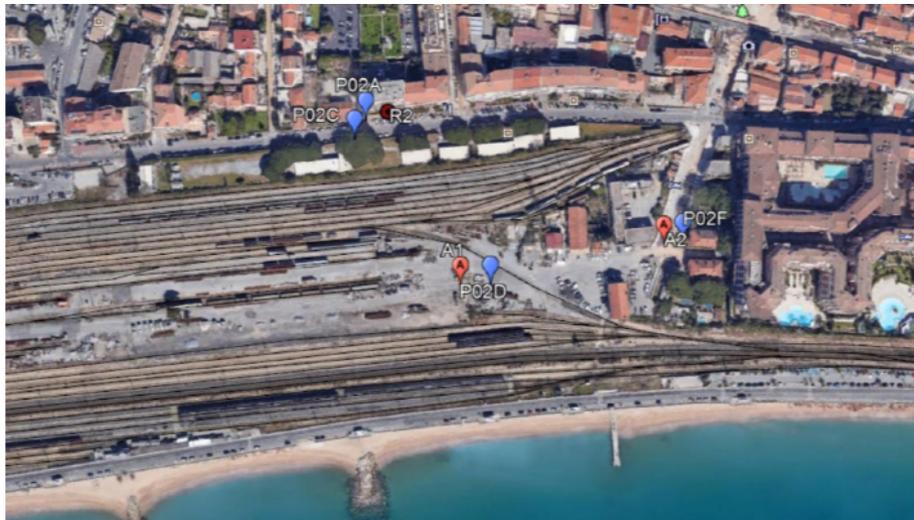


Figure 9 : Emplacement des points de mesure (bleu) des activités (A1 et A2) du récepteur (R2) liés au secteur Nord-Est

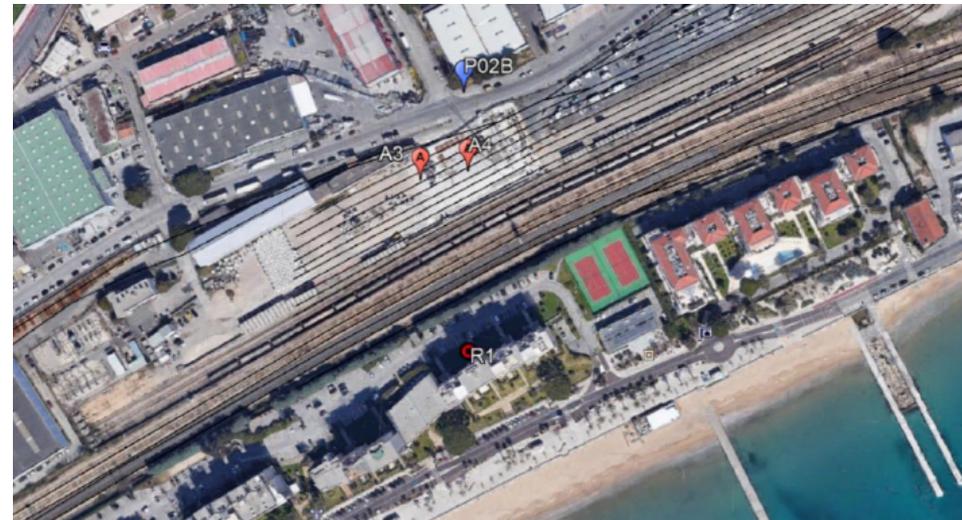


Figure 18 : Emplacement du point de mesure (bleu) des activités (A3 et A4) et du récepteur (R1) liés au secteur Nord-Ouest

05. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



Echanges avec les participants

Vos questions ?

Vos contributions ?



- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez votre intervention à 2 minutes maximum

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

