

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

RÉUNION PUBLIQUE CANNES-LA-BOCCA, 10 DÉCEMBRE 2020

VERBATIM

NOUVELLE GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA

VERSION ## DU 21/12/2020

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



DATE ET MODE D'ORGANISATION

10 décembre 2020, à 18 heures	En visioconférence
-------------------------------	--------------------

ANIMATION/FACILITATION

Stéphane SAINT-PIERRE	Animateur – Cabinet NICAYA Conseil
Blandine PERICHON	Modératrice des échanges – Cabinet NICAYA Conseil
Laurence GONTARD	Régisseuse – Cabinet NICAYA Conseil
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation – Commission nationale du débat public

INTERVENANTS

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
Philippe HOLSTEIN	SNCF Gares & Connexions – Direction des grands projets
Nicolas GUYOT	SNCF Réseau – Mission LNPCA – Directeur des études
Damien TOMASI	SNCF Réseau – Mission LNPCA – Responsable du pôle Environnement et développement durable
Roland LEGRAND	SNCF Réseau – Mission LNPCA – Directeur de mission Gares Nouvelles
Bernard COUVERT	ARTELIA – Conseil et stratégie

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 30 personnes (hors SNCF Réseau et prestataires)

SOMMAIRE

ACCUEIL 4

- + CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA RÉUNION 4
- + PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS 5

PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA 7

- + RAPPELS 7
- + LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE AZURÉENNE 9
- + LA GARE TER SUR LE SITE DE CANNES MARCHANDISES 11
- + LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX HYDRAULIQUES 15
- + LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ACOUSTIQUES 17

ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS 20

CONCLUSION 66

SNCF Réseau
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LNPCA
Les Docks – Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02



La réunion s'ouvre à 18 heures.

La réunion est animée par Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil).

Chaque participant, une fois connecté, se présente et effectue un test vocal.

Il est procédé à des ajustements techniques.

ACCUEIL

Stéphane SAINT-PIERRE

Il est 18 heures 07. Nous allons débiter cette réunion publique sur cette nouvelle gare TER de Cannes-La-Bocca.

Merci de votre présence, je vais juste introduire cette réunion et, ensuite, donner la parole à SNCF Réseau et au garant de la concertation qui interviendront.

Stéphane SAINT-PIERRE, Cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour cette concertation.

Philippe QUEVREMONT, garant indépendant, va intervenir dans quelques instants à l'ouverture de cette réunion.

CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Stéphane SAINT-PIERRE

Je partage avec vous que cette réunion est enregistrée, et que cet enregistrement nous permet notamment de rédiger les synthèses et les verbatim. Les micros, pendant les phases de présentation – et pour vous permettre ensuite de demander la parole – seront coupés pour éviter toutes les interférences. Quand on est nombreux, il est assez fréquent que quelqu'un oublie de fermer son micro ou autre. Nous allons donc le gérer comme cela, et vous sollicitez la parole, soit en actionnant la petite main qui est en bas de la liste des participants à cette réunion, soit en demandant la parole *via* l'espace *chat* (« converser ») qui vous permettra également de la solliciter. Au moment où nous vous le proposerons, n'hésitez pas à le faire afin que nous puissions, bien entendu, vous écouter, prendre en compte votre contribution ou, si vous avez des questions, permettre à SNCF Réseau d'y répondre.

Dernier point : nous tâcherons bien sûr de donner la parole à chacun et, comme tout le monde ne peut pas parler en même temps, ne vous impatientez pas. Nous prendrons le temps de prendre toutes les questions et d'apporter les réponses aux différentes questions qui seront formulées.

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS

Stéphane SAINT-PIERRE

Pour les interventions, SNCF Réseau sera représenté par Jean-Marc ILLES qui est responsable de la mission LNPCA, et qui est également directeur territorial adjoint pour SNCF Réseau en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, par Philippe HOLSTEIN pour Gares & Connexions, Roland LEGRAND, Nicolas GUYOT et Damien TOMASI pour SNCF Réseau, et Bernard COUVERT pour le cabinet ARTELIA. Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, est présent.

Pour Nicaya, Laurence GONTARD, Blandine PÉRICHON et moi-même, nous assisterons SNCF Réseau pour les documents, pour les questions qui seront posées sur le *chat* ou pour l'animation des questions orales. Et puis, encore une fois, vous avez ce numéro. Notez-le si vous ne l'avez pas fait pour pouvoir le solliciter si vous avez un problème technique.

Le déroulement que nous vous proposons pour cette réunion, une fois ces petites questions techniques résolues, est le suivant : SNCF Réseau va vous présenter quelques rappels sur le projet LNPCA, notamment dans le secteur des Alpes-Maritimes, sur les objectifs de la navette azurée, et puis le projet de gare TER qui est projeté sur le site de Cannes-Marchandises et la manière dont différents enjeux hydrauliques, acoustiques, sont pris en compte à travers ce projet. C'est donc une présentation qui durera à peu près une demi-heure et à l'issue de laquelle nous vous proposerons d'échanger. Il n'y aura pas d'échanges pendant la présentation ce qui vous permettra d'avoir une vision d'ensemble des éléments que SNCF Réseau souhaite porter à votre connaissance, et ensuite, nous prendrons tout le temps des échanges et, s'il faut aller un petit peu au-delà – parce que vous êtes nombreux à vouloir vous exprimer –, nous le ferons bien entendu.

Je propose à Monsieur QUEVREMONT d'intervenir pour ouvrir la séance en tant que garant de la concertation.

Philippe QUEVREMONT, garant de la Concertation

Bonjour à tous. Je pense que vous me voyez sur vos écrans. Je suis garant de la concertation. Cela veut dire que je suis nommé par une autorité administrative indépendante qui est la Commission Nationale du Débat Public. Je ne fais pas partie du personnel de SNCF Réseau, bien sûr, et mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public. C'est un rôle qui se passe en partie en amont des réunions pour les préparer, en partie à l'aval des réunions, mais aussi pendant les réunions. Si la réunion se déroule sans problème particulier, vous ne me verrez intervenir que de

nouveau à la fin de la réunion. Si je pense avoir besoin d'intervenir, j'interviendrai pendant cette réunion.

Je voulais simplement vous dire deux points : vous êtes relativement nombreux et donc, je vous invite, quand vous vous exprimez, à respecter une certaine brièveté. En général, une minute suffit pour poser une question, et trois minutes suffisent pour argumenter un avis. Je vous invite aussi à utiliser le *chat* qui apparaît sur vos écrans sous le terme « conversation », uniquement pour demander la parole, poser une question, mais à ne pas l'utiliser pour des conversations particulières entre vous ou même pour faire part de votre avis. Si vous souhaitez faire part de votre avis, le bon endroit pour le faire, c'est le site internet de la concertation. Le *chat* n'est pas exploité pour cela. Le *chat* a une vie qui dure pendant la réunion et, si vous limitez vos expressions aux questions, cela nous permet plus facilement de repérer les questions qui n'auraient pas eu de réponse, ce qui est un point auquel je dois, moi aussi, accorder une certaine attention.

Je vous remercie et je vous donne rendez-vous tout à l'heure, mais je reste avec vous.

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur QUEVREMONT, merci. Sur la diapositive suivante, quelques rappels sur notre proposition pour cette réunion. Ce qui est important, pour SNCF Réseau, c'est d'écouter les différents points de vue qui sont les vôtres. Vous pouvez avoir des positions différentes, divergentes, sur les propositions que fait le maître d'ouvrage. Ce qui est important, c'est que chacun puisse exprimer le point de vue qui est le sien, en considérant que, de ce point de vue, il a une part de vérité qu'il propose de partager avec les autres, et d'écouter et de prendre en considération avec respect son jugement et avec bienveillance les contributions de chacun. Ce que nous vous proposerons, c'est d'exprimer les vôtres, et d'être à l'écoute de celles des autres participants. Veillez, dans la mesure du possible, quand vous prendrez la parole, à ce qu'il n'y ait pas trop de parasitage autour de vous pour que ce soit audible et que cela n'entrave pas la bonne fluidité de la réunion.

Je vous remercie, je vous souhaite une bonne réunion, et, sans plus tarder, je vais passer la parole à Jean-Marc ILLES pour la présentation du projet de gare TER de Cannes-La-Bocca.

PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA

Jean-Marc ILLES, Directeur régional adjoint, Chef de mission LNPCA, SNCF Réseau

Merci, Stéphane. Merci, Monsieur QUEVREMONT, pour votre introduction. Merci à vous d'être venus assez nombreux à cette réunion.

Je vais présenter le contexte dans lequel nous sommes pour le projet LNPCA, et puis il y aura d'autres intervenants qui préciseront un peu. En fait, nous nous inscrivons dans un processus long de concertation auprès du public. Le projet est assez ancien. Il y a eu, l'année dernière, une concertation très intense sur beaucoup d'opérations, et notamment sur la zone de Cannes et particulièrement aussi sur la gare TER de Cannes-La-Bocca. Nous sommes donc dans le cadre d'une concertation complémentaire qui va approfondir certains points dont le CoPil – et nous y reviendrons – et la décision ministérielle ont jugé qu'il fallait les approfondir. C'est bien dans ce cadre que nous sommes aujourd'hui. C'est une concertation complémentaire et, évidemment, la prise en compte sur ces éléments de concertation complémentaire de l'avis du public sera un élément important pour affiner l'opération de la gare Cannes TER à La Bocca.

RAPPELS

Jean-Marc ILLES

Là, nous pouvons commencer par la première *slide*. Un petit rappel sur ce qui a été fait. Il y a eu l'année dernière (en 2019), une concertation – nous y reviendrons si vous le souhaitez –, il y a eu notamment des permanences, deux réunions publiques, il y a eu des ateliers et il y avait, à cette époque, deux variantes de gare TER (terminus ouest de la navette azurée), qui ont été proposées à la concertation : une sur le site de Pierre Sémard, et une sur le site de Sicasil. Il y a eu une expression du public et un recensement à ce moment-là, et d'une part il y a eu effectivement les participants, la plupart – nous y reviendrons – s'étant prononcé en faveur de la variante Sicasil et, suite à cela, le Comité de pilotage a confirmé cette variante Sicasil comme le choix de la gare ouest à la navette azurée. La décision ministérielle (DM) a confirmé ce choix sur l'implantation de la gare.

Ce qui est également retenu, c'est que, à l'échéance de la phase 3 – qui n'est pas le sujet d'aujourd'hui puisque nous parlons bien des phases 1 et 2 –, nous savons qu'il y aura une gare TGV. Nous ne savons pas exactement le détail de cette gare TGV, mais il est de bonne gestion d'essayer

d'anticiper et de se coordonner pour éviter ce que nous appelons de « fausses manœuvres », c'est-à-dire des choses sur lesquelles il faudrait revenir, recasser et réaffecter des nuisances aux riverains et aux gens. Il y a donc aussi cette perspective à prendre en compte, même si ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui. C'est bien de la gare TER dont nous parlons sur le site de Sicasil.

Que dit cette fameuse DM ? Cette DM constate que la concertation s'est plutôt bien passée. Elle a été riche et fructueuse, utile au projet. Vous savez que le projet a été réorienté. C'était un projet très LGV au début des années 2010. Puis, il s'est progressivement rapproché d'un projet de TER et, ces phases 1 et 2, ce ne sont quasiment exclusivement que des projets TER, en dehors de la gare souterraine de Marseille qui est une opération d'accélération aussi des temps de parcours, mais il y a bien eu une évolution du projet sur l'impulsion des différentes concertations liées au public. C'est ce qu'a acté le ministre dans sa décision ministérielle.

Un point important : il nous donne un élément de calendrier très tendu, c'est qu'à la fois nous devons faire ces concertations, mais nous devons aussi produire un dossier d'enquête publique pour 2021. Vous voyez donc que le calendrier est assez serré, et nous, comme le ministre nous donne cette injonction dans la décision ministérielle, et tous les partenaires, nous devons nous inscrire dans cette demande-là en tant que maître d'ouvrage coordonnateur.

Les deux points importants pour la zone de Cannes-Marchandises – c'est notre jargon SNCF, en fait, il s'agit de la zone de Cannes-La-Bocca, bien sûr, c'est le quartier de La Bocca –, c'est que la décision ministérielle – je vous invite d'ailleurs, pour ceux qui ne l'ont pas fait, à aller la voir sur le site, elle donne tous les éléments sur toutes les opérations du projet – retient la réalisation d'une gare TER 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, c'est-à-dire des voies supplémentaires de remisage (de garage pour les TER), adaptées à l'augmentation du trafic TER.

Elle acte donc quelque chose, et elle nous demande de compléter le travail en poursuivant la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation 2019. Cela n'est pas spécifique à Cannes Marchandises, c'est sur tous les sites où il y a lieu de préciser des éléments d'intermodalité, de pôle d'échanges, et des sujets de nuisances sonores que nous avons identifiés ici et là, et Cannes-La-Bocca faisait partie des opérations où il fallait que nous abordions ce sujet dans une nouvelle concertation, et c'est pour cela que nous sommes là aujourd'hui.

Donc, je le redis, la concertation ne porte pas sur le choix de l'implantation de la gare puisqu'il est acté par la décision ministérielle. Par contre, elle vise à partager des résultats d'études

d'approfondissement du programme de la gare, ses caractéristiques, les conditions d'insertion urbaine – vous verrez que c'est une gare à double face –, comment fonctionne l'intermodalité avec les transports en commun, les enjeux hydrauliques. Nous savons qu'ils sont très importants sur le site parce que c'est une zone qui a connu des inondations, et nous savons qu'il y a un vrai enjeu hydraulique, et nous savons que quand il y a un projet ferroviaire quel qu'il soit de grande ampleur, il est toujours là pour essayer d'améliorer des problèmes qu'il y a sur le site. C'est donc évidemment un sujet à traiter.

Et puis, les enjeux acoustiques – nous en avons parlé –, c'est un terme général, mais nous considérons qu'il y a un sujet sur Cannes et qu'il faut que nous abordions avec vous ce sujet acoustique.

Sur les modalités de recueil des contributions, nous avons cette réunion publique que nous faisons dans les conditions sanitaires qui nous sont imposées par la « fatalité », malheureusement. Vous avez la possibilité d'inscrire votre avis – et, évidemment, tout cela sera pris en compte – dans un registre qui est en mairie annexe de Cannes-La-Bocca. Vous pouvez – il y en a qui l'ont déjà fait et nous y répondrons de manière détaillée – faire des dépôts de contributions sur le site internet du projet. Il y a eu une permanence cet après-midi. Nous en référons une autre à distance le 16 décembre prochain pour ceux qui n'ont pas pu venir cet après-midi. C'est un site où nous avons décidé de faire deux permanences locales. Là, comme il y a moins de monde, cet après-midi, nous avons pu le faire en présentiel. Et puis, il faut aussi penser à ceux qui n'ont pas internet. Il y a donc aussi possibilité de contribuer par un courrier postal qui est adressé à l'adresse que vous avez ici : 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.

LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE AZURÉENNE

Jean-Marc ILLES

Pour rappel, la gare TER n'a pas de sens en elle-même. Nous allons le voir : elle est articulée avec un projet urbain, mais la gare TER a une fonction ferroviaire pour permettre l'insertion des circulations TER dans un axe chargé en circulation rapide. Ce que nous visons, c'est l'orientation de désaturation des nœuds métropolitains – c'est totalement essentiel – et d'intensification des mobilités du quotidien (des TER). Nous savons que la Côte d'Azur est très embouteillée. Nous savons les problèmes de pollution de l'air puisque la France a été condamnée, notamment sur la

région PACA, à verser des astreintes par la Cour européenne pour non-action suffisante pour réduire les problèmes de pollution de l'air. Il y a donc besoin d'un report modal. C'est clairement cela, le sujet, le report modal dans les zones denses métropolitaines où nous savons qu'il y a beaucoup de trajets domicile-travail, mais aussi entre les métropoles, de gens qui ne sont pas forcément en activité. Il faut intensifier la fréquence des TER, et essayer de viser un système de RER style région parisienne. Donc, ce que nous visons, c'est un système très performant, très régulier, de six TER par heure entre Cannes et Menton, c'est-à-dire une continuité de desserte, avec un cadencement au quart d'heure pour les TER omnibus. Il y a aussi deux TER plus rapides qui vont circuler entre les omnibus. Pour Cannes-La-Bocca, ce sont bien quatre TER. Avec cette fréquence, nous espérons un bon report modal. Il faut que nous fassions cela en garantissant une régularité, c'est-à-dire que nous ne pouvons pas faire n'importe quoi, rajouter des trains et en fait, cela ne marchera pas. Le chemin de fer est un système très compliqué, très rigide. Nous avons des fois du mal à être pédagogues là-dessus, c'est-à-dire que ce n'est pas comme une route. Tout cela doit être comme une horloge suisse. D'ailleurs, les Suisses sont très bons en chemin de fer. Il faut que nous prenions exemple sur eux, et nous devons donc améliorer la régularité et la robustesse, c'est-à-dire l'espacement entre les trains et faire en sorte qu'en cas de perturbations, ils ne se rattrapent pas et créent des bouchons comme sur les autoroutes.

Nous savons que la Ligne Nouvelle n'est pas le sujet immédiat d'aujourd'hui. Le sujet, c'est de permettre la coexistence de trains lents, de trains plus rapides, tout en permettant que les gares soient desservies correctement, et que tout cela fonctionne sans que les uns gênent les autres.

Là, c'est le schéma de desserte technique. En fait, si vous voulez, tous les projets d'infrastructure dimensionnent une infrastructure, mais évidemment, il y a des calculs extrêmement précis, assez techniques, que nous faisons entre l'infrastructure, le fonctionnement de l'exploitation – ce que nous appelons des « graphiques espace-temps » –, le type de matériel roulant, la puissance électrique qui joue sur les problèmes d'accélération et de décélération, et nous arrivons à voir ce qu'il est possible de faire dans ce que nous appelons une « heure de pointe », c'est-à-dire au maximum, là où il y aura le plus de trains, eh bien nous dimensionnons l'infrastructure nécessaire pour un schéma théorique, mais qui ne sera pas théorique, qui sera possible en heure de pointe dans ce schéma-là.

Vous avez donc en bleu les trains omnibus TER avec, en blanc, les gares où ils s'arrêtent. Vous avez en jaune les trains TER semi-directs – vous voyez qu'ils s'arrêtent moins souvent – et puis les autres

trains, qui sont des fois en pointillés parce qu'ils ne sont pas là toutes les heures. Ce sont des trains rapides (soit TGV, soit les Intercités), qui occupent également évidemment des sillons.

À Cannes-centre, ce schéma vise au passage de 4 à 6 TER par heure, et à Cannes-La-Bocca, nous passerions de 2 à 4 TER par heure.

Ce que je vous ai montré tout à l'heure, c'était le maximum à l'heure de pointe. C'est comme cela que nous faisons l'infrastructure. Comme si voulez dimensionner une pièce, vous regardez le maximum de meubles que vous voulez mettre. Après, vous n'en mettez peut-être pas autant, mais vous avez fait la place qu'il faut pour le nombre de meubles.

Ça, c'était le schéma d'avant et là, c'est un schéma qui est ce qui pourrait se passer avec un équilibre socioéconomique entre les coûts, les recettes et les voyageurs au niveau du nombre de trains dans la journée (pas à l'heure, mais dans la journée). Donc nous voyons qu'entre aujourd'hui et la phase 2 – puisque le projet de navette est en phase 2 –, nous pouvons même aller jusqu'à un doublement du nombre de TER à la journée. Cela dépend des schémas parce que les infrastructures permettent différents modes d'exploitation, soit en mettant tous les trains omnibus, soit en mettant des trains plus rapides et des trains omnibus. C'est pour cela que vous avez les deux dernières colonnes de la phase 2 où il y a deux chiffres différents parce que, suivant la décision de la Région, qui n'est pas celle de SNCF Réseau, nous pouvons mettre plus ou moins de trains. À la mise en service, cela pourrait être un premier moment où nous aurions une augmentation de plus de 50 %, et puis peut-être à plus long terme – mais cela pourrait être fait dès la mise en service –, nous pourrions même doubler le trafic TER.

LA GARE TER SUR LE SITE DE CANNES MARCHANDISES

Jean-Marc ILLES

Là, un petit rappel sur l'implantation du site de Sicasil pour voir où il se situe. Cette gare, elle a une première caractéristique, c'est qu'elle est connectée à un projet urbain qui est Cannes Bocca Grand Ouest. Il y a donc eu un travail important avec la Mairie de Cannes que je remercie pour sa disponibilité et la qualité des interventions de ses techniciens qui sont vraiment de très haut niveau. J'ai des éléments de comparaison par rapport à d'autres municipalités, et c'est assez remarquable. Cela permet donc d'avancer beaucoup plus vite, et nous avons évidemment regardé comment cette gare s'insère au cœur du projet urbain de Cannes La Bocca Grand Ouest qui est un projet à long terme, mais quand nous irons à l'enquête publique, on nous demandera la cohérence entre

notre projet et ce qu'il y a autour. Il faudra donc que nous prouvions que nous nous sommes coordonnés avec les projets qui existent ou qui sont peut-être des projets amont – tout n'est pas forcément avancé –, avec les projets qui sont en conception ou en préconception. C'est le cas du projet Cannes Bocca Grand Ouest.

Et puis un dernier point important – parce que nous allons évidemment parler du détail –, je voulais juste vous montrer – alors, c'est assez complexe – quelque chose que nous n'avons pas montré jusqu'à présent : au droit de la zone de Sicasil, c'est assez mystérieux quand nous voyons nos emprises, nous avons beaucoup de mal à expliquer à quoi cela sert. J'ai essayé d'être un peu pédagogue pour expliquer à quoi servent les différentes voies quand on a une coupe transversale entre l'avenue de la Roubine et les tennis de Sicasil. Donc, quand on part du bas, vous avez toute une série de voies qui sont utiles pour les fonctionnalités ferroviaires, mais qui ont différentes fonctions. Celle du bas, c'est une voie tiroir pour permettre des manœuvres venant du centre de maintenance TER et de pouvoir garer effectivement les trains qui sont en cours de réparation, de maintenance. En rouge, vous avez les deux voies principales, qui vont être élargies (là, c'est la situation d'aujourd'hui). Il y a besoin de deux voies de réception Fret, c'est-à-dire qui sont dédiées à du stockage de trains de fret. Là aussi, ils sont plus lents que les trains rapides, donc ils ont besoin de se mettre sur le côté et de se faire doubler par des trains plus rapides, et si ces voies n'existent pas, cela veut dire qu'ils ne peuvent pas partir de Toulon, et donc, nous retarderions la vitesse des trains de fret. Donc ces voies Fret sont importantes.

Le chemin de fer, il y a les coulisses. C'est comme au théâtre. Nous avons besoin d'espace pour stocker nos trains et entretenir les voies, faire ce que nous appelons les GOP (Grandes Opérations Périodiques), des régénérations de voies, de ballasts, de rails, éventuellement de caténaires avec les suites rapides caténaires, et donc, il y a besoin d'espaces. Donc, nous avons besoin de voies de réception pour les trains ballasts, pour les traverses et pour les rails soudés, et puis nous avons besoin de zones de stockage pour tout ce que nous allons mettre en voie sur la Côte d'Azur, c'est-à-dire des traverses neuves...

Il y a, bien sûr, besoin d'une circulation des agents de manutention qui vont décharger les traverses neuves, les usagées, remettre le rail usager que nous expédierons plus loin. Il y a des voies de réception pour les trains de ballast, parce qu'évidemment, nous allons devoir ballaster et puis, après, nous avons des zones de stockage, et des fois, nous devons même stocker le ballast neuf sur les voies existantes, et même des fois les traverses. En fait, ces zones sont des zones qui sont utilisées pour les travaux. Le problème, c'est que les travaux, il n'y en a pas tous les jours. Il y en a

tous les trois ou quatre ans, et entre les travaux, ces voies peuvent paraître vides, mais au moment de la pointe, elles sont toutes occupées. C'est cela qui est parfois difficile à comprendre, mais nous y reviendrons s'il y a des questions plus précises à ce sujet pour expliquer pourquoi nous avons besoin de ces largeurs d'espace.

Ensuite, je pense que je vais passer la parole à Roland LEGRAND, s'il est là. Juste un petit point. Roland LEGRAND accompagne la direction de la stratégie et le projet depuis toujours sur la partie Gare. Tout à l'heure, je passerai la parole à Philippe HOLSTEIN, qui est de Gares & Connexions, qui va prendre le relais en tant que maître d'ouvrage de la gare. Ce n'est pas SNCF Réseau, c'est Gares & Connexions, et c'est lui qui répondra aux questions de détail. Mais Roland, qui a suivi l'historique, va expliquer le fonctionnement de la gare.

Roland LEGRAND, Directeur de mission Gares Nouvelles, SNCF Réseau

Bonsoir à tous. Effectivement, par rapport au plan qu'a présenté Jean-Marc ILLES tout à l'heure – un plan à plus grande échelle –, nous nous inscrivons dans le plan local d'urbanisme qui a été validé en novembre 2019. C'est un point important puisque le projet de gare s'inscrit bien dans ce nouveau quartier qui est évidemment en étude, mais ce qui est très important, c'est qu'à l'occasion du projet d'implantation de la gare TER, nous allons venir créer une nouvelle porosité sur cette longue séquence de l'espace ferroviaire qui fait plus de trois kilomètres de long, et donc, donner un nouvel accès, en fait, de l'intérieur du pays vers la mer. Du coup, nous avons composé le plan masse à partir, justement, de cette intention de la Ville de travailler un nouveau « maillage urbain » assez végétal.

L'idée de ce projet, c'est d'assurer une parfaite intermodalité des transports à l'occasion du déplacement de la gare ferroviaire et donc, notre choix – comme l'a rappelé Jean-Marc ILLES – c'est de suivre évidemment l'orientation qui a été prise d'aménager ce site Sicasil de part et d'autre des voies. Donc, vous constatez qu'à l'intersection des mailles végétalisées, nous aurons le bâtiment principal. Nous le verrons en détail tout à l'heure. À partir de là, nous avons évidemment un axe sur des mobilités à la fois piétons et vélos qui va permettre l'accès aux quais, mais également le franchissement des voies pour gagner le boulevard du Midi et donc, au sud, nous aurons évidemment le pendant d'un bâtiment majeur sur des fonctionnalités assez réduites, mais qui permettra néanmoins là aussi d'assurer des correspondances notamment avec la ligne de bus qui emprunte le boulevard du midi, et puis proposer de la dépose-minute également. Vous voyez donc que ce projet s'insère au sud, entre la résidence Royal Palm et Cannes-Midi puisque, en fait, l'idée,

c'est évidemment de donner un projet qualitatif assez végétalisé qui permette, là aussi, d'organiser de l'urbanité plutôt que de délaisser le terrain.

Nous pouvons peut-être zoomer après. Nous sommes là en vision nord vers le sud, vous voyez la mer en haut. À l'intersection des mailles, vous avez le bâtiment voyageurs majeur que nous allons détailler tout à l'heure. C'est un bâtiment assez modeste qui va accueillir, évidemment, les fonctionnalités de service SNCF, mais également du stationnement vélo et d'autres aménités de service. À partir de ce bâtiment, nous pourrons franchir les voies. Le long de l'avenue de la Roubine, que nous avons prise en considération, nous avons déployé un programme d'intermodalité – nous y reviendrons tout à l'heure – avec des arrêts d'autobus dans les deux sens, bien sûr (est et ouest), et puis également un programme de stationnement. Nous y reviendrons également, mais vous le voyez, là, à gauche de la passerelle. Au sud (côté mer), vous avez évidemment cette passerelle qui permet l'accès aux quais. Ce sont des quais de 200 mètres de long, deux quais traversants, et puis vous pouvez évidemment redescendre en toute accessibilité, accessibilité aux personnes à mobilité réduite notamment, vers le bord de mer. Nous pourrons y revenir en fonction de vos questions.

Ensuite, ce projet, comme l'a dit Jean-Marc ILLES, s'inscrit évidemment dans une perspective. L'idée c'est qu'à terme, au-delà des phases que nous concertons avec vous aujourd'hui, nous puissions envisager la réalisation d'une gare TER/TGV avec un programme un peu différent, mais ce projet de la gare TER, pour éviter les fausses manœuvres, nous avons fait en sorte de le concevoir compatible avec ce projet futur qui viendra quelques décennies plus tard, et vous voyez – c'est une image, évidemment – que cette composition tient le coup puisque nous allons pouvoir développer, à partir de cette articulation et de cette passerelle, qui est « modeste » à l'échelle de la gare TER, nous allons pouvoir la déployer et réaliser vraiment, à partir de là, une « amélioration », un développement, en fonction du projet urbain, pour permettre le franchissement de ces voies d'une manière « plus ample », plus confortable également. Donc, comptabilité de cette conception d'origine vers des projets d'aménagement futurs dans les décennies qui suivent.

Ensuite, là, c'est important. Cela paraît un peu curieux, parce que j'ai l'impression que l'image n'est pas très claire. Nous sommes ici sur le programme d'intermodalité. Nous parlons d'accessibilité renforcée. Vous avez donc – je ne sais pas si tout le monde a cette image qui est un petit peu en décalé, je suis désolé – les quais en jaune au milieu de l'écran.

Jean-Marc ILLES.

Attention au timing. Il faut quand même que nous puissions donner la parole.

Stéphane SAINT-PIERRE

Le problème, c'est qu'il faut le plan. Il n'y a plus de fond de plan, donc c'est un peu embêtant.

Jean-Marc ILLES

Il le faut, oui. Je suis d'accord.

Roland LEGRAND

Les quais, sur ce schéma, sont en jaune. Vous voyez évidemment en orange la passerelle qui franchit les voies de part et d'autre, et l'idée de cette vue, c'était de décliner le programme d'intermodalité. À gauche, vous avez le parking de stationnement d'environ 200 places, et vous avez surtout la desserte des deux lignes de bus qui viennent à la fois de Cannes-centre, éventuellement du Cannet et, éventuellement, à l'ouest, de la ville de Cannes et, au sud, vous avez également une desserte par bus, une ligne, qui vient de Mandelieu et qui va vers Cannes-centre également. Vous avez un programme assez conséquent de places de stationnement vélos, à la fois inscrites dans le bâtiment Voyageurs, mais de part et d'autre également des voies puisque l'idée, c'est évidemment de faire la promotion des modes actifs (marche à pied et vélo principalement).

Pour compléter l'ensemble du dispositif, évidemment, il y a des dépose-minutes de part et d'autre – modestes là aussi, c'est 5 places, 3 places de taxis, vous voyez, c'est à l'échelle raisonnable – pour permettre toutes les facilités d'accès à cette gare.

Ensuite – nous allons accélérer –, vous avez le réseau que vous connaissez et l'intermodalité des transports en commun qui est renforcée par le fait qu'effectivement, nous allons créer un bon programme d'intermodalité avec la gare. Je vais passer assez vite. Vous connaissez ces lignes. Nous les reprenons tout simplement en proposant les services ferroviaires compatibles avec ces dessertes. Ensuite, je pense que vous aurez des questions, nous y reviendrons, mais nous allons améliorer la documentation graphique qui était un peu altérée sur l'écran.

Jean-Marc ILLES

Merci, Roland. Nous allons parler des enjeux hydrauliques. Nous savons que c'est un sujet extrêmement sensible dans cette zone-là avec les ruisseaux de la Frayère et la Siagne. Je vais passer la parole à Bernard COUVERT qui va essayer d'ébaucher quelques éléments, et nous pourrons y revenir de manière plus détaillée par la suite.

LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX HYDRAULIQUES

Bernard COUVERT, Conseil et Stratégie, ARTELIA

Je vais aller à l'essentiel. Un des enjeux que nous avons pris en compte, c'est que la gare côté nord est située en zone inondable, dans une zone qui a été fortement inondée, notamment en 2015 lors des grandes crues des vallons de Cannes.

Attendez, je vous demande deux secondes. Comme je suis en réunion en salle commune, j'ai un problème d'interférences. Excusez-moi.

La première chose à avoir en tête, c'est qu'il y a actuellement un plan de prévention du risque inondation qui est en cours d'instruction, qui devrait passer à l'enquête publique prochainement. Il y a eu un décalage à cause de la crise que nous connaissons, mais il va bientôt être mis en œuvre et il prévoit, sur l'ensemble du secteur d'aménagement du grand projet Cannes Bocca Grand ouest dans lequel il y a la gare, un traitement particulier, ce que l'on appelle un « espace stratégique de requalification » dans lequel il y a des dispositions particulières qui peuvent être mises en œuvre dans le cadre d'un schéma directeur. Ce qu'il est important d'avoir en tête, c'est qu'il y a un travail qui est conduit actuellement pour que le projet de gare soit inclus dans cette réflexion commune avec la Ville et la CACPL (Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins), pour arriver à quelque chose de cohérent.

Deuxième chose qui n'est pas directement liée au projet de gare, mais qu'il faut avoir en tête, c'est qu'en parallèle, la CACPL a mis en œuvre un projet de prévention des inondations qui a été initié, bien évidemment, après 2015, qui prévoit une mise hors d'eau de tout le secteur de La Bocca vis-à-vis de la Frayère – après, la Roquebillière, c'est un sujet qui est un peu plus compliqué –, mais la Frayère, pour une crue centennale. Cela restera inondable pour une crue type 2015, mais dans des proportions bien moindres. C'est donc aussi un élément de contexte qu'il faut avoir en tête puisque cela va arriver à peu près dans les mêmes horizons temporels, par rapport à la gare.

Vous avez ici en noir la localisation de la gare proprement dite avec le bâtiment nord, notamment, qui est situé juste en limite de la zone bleue (la zone bleue, c'est modérément inondable et zone rouge, plus fortement inondable) et donc, vous voyez ici toute la zone d'accumulation des eaux contre le remblai ferroviaire qui avait été construit il y a très, très longtemps. On peut construire une gare en zone inondable avec, bien évidemment, des précautions évidentes comme mettre tout ce qui est accueil des agents et du public au-dessus des niveaux de crue, et on peut construire un parking à condition que ce soit un parking en hauteur dont le rez-de-chaussée (le niveau inférieur) reste inondable de façon à ne pas constituer d'obstacle.

Enfin, nous sommes en train de conduire des études plus détaillées qui seront présentées à l'enquête publique, mais avec le projet – vous le devinez – localement, les quais puisque nous élargissons un petit peu la plateforme haute où il y a les voies principales pour faire les quais, on empiète un tout petit peu sur la zone inondable puisqu'une partie de base-travaux, elle, est assez basse et fortement inondable. Comme toujours dans ces cas-là, nous allons analyser dans le détail les effets de cet empiètement, mais les premières analyses nous conduisent à penser que nous allons réaliser un ouvrage hydraulique supplémentaire à travers le remblai ferroviaire à l'occasion des travaux pour mieux drainer la poche et compenser notre effet de façon à nous assurer qu'à l'arrivée, nous aurons des niveaux d'inondation qui seront plus bas que ceux qui ont été connus en 2015, malgré le réseau de la gare.

Jean-Marc ILLES

Merci, Bernard. Nous finissons par le point peut-être le plus important par rapport à l'objet de la concertation, c'est comment nous avons travaillé – et nous allons d'ailleurs continuer à travailler – pour prendre mieux en compte les enjeux acoustiques, parce que c'est un sujet où il y a eu pas mal de questions et de contributions. Là, c'est Damien TOMASI qui est notre responsable Environnement qui va vous présenter les éléments acoustiques liés à une gare, à des trains. Comment cela fonctionne-t-il entre les vitesses, les sujets de la gare, les sujets de freinage, les sujets de passage en vitesse ? Comment cela monte ou descend ? Comment fonctionnent les enjeux, et notamment vis-à-vis des bâtiments qui sont à côté de la gare ?

LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ACOUSTIQUES

Damien TOMASI, Responsable du pôle Environnement et développement durable, SNCF Réseau

Bonjour à tous. Cette première *slide* pour vous montrer que nous sommes allés sur le terrain courant de l'été 2020, plus précisément en juillet 2020 pour poser les micros chez les personnes qui ont bien accepté cette pose pour caler le modèle acoustique de nos études aux alentours du secteur de Cannes-La-Bocca. Le résultat de cette modélisation et de cette étude d'état initial montre qu'au droit de la future gare TER de La Bocca, nous sommes en ambiance sonore dite « modérée » – ça, c'est pour l'état initial –, et pour les zones qui sont hors le droit de la gare de Cannes-La-Bocca, nous sommes en ambiance sonore modérée de nuit. L'ensemble de ces poses micros sont absolument indispensables pour le calage de ces modèles acoustiques.

Nous avons identifié trois sources de nuisances acoustiques qui concernent le ferroviaire qui sont assez intuitives : ce sont les circulations ferroviaires, l'installation d'un nouveau pôle d'échange multimodal, et les activités qui sont un petit peu plus à l'est de l'inscription du site de la gare nouvelle de Cannes La Bocca qui sont les activités actuelles, et qui demeureront dans les années à venir. J'ai développé ces trois points pour vous démontrer les points à savoir sur les conséquences du projet.

Au droit de la gare, on peut s'attendre à une diminution de l'impact acoustique, car malgré l'augmentation du trafic induit par le projet LNPCA, il y a une amélioration des performances acoustiques du matériel roulant, et il y a la suppression des trains Corail qui sont relativement bruyants par rapport à un matériel plus moderne, et également du fait du passage en gare, il y a une baisse globale des vitesses puisqu'il y aura un arrêt de tous les TER dans cette gare nouvelle. J'ai développé ces deux points-là sur les deux *slides* suivantes. Je vous montre ici le parc de la SNCF concernant le matériel roulant. Vous pouvez voir en bas à gauche les trains Corail qui sont enregistrés pour à peu près 86 dBA (Décibels A) – c'est une puissance acoustique –, et vous pouvez observer sur la partie plutôt à droite, le parc nouveau de trains roulants qui a plusieurs dB de différence par rapport aux Corails. C'est la première chose : c'est de voir que, du fait du renouvellement du matériel roulant, il y a une diminution de l'impact acoustique.

La deuxième chose que je voulais vous montrer ce soir, c'était l'impact de la vitesse de circulation qui est important sur l'impact sonore du passage du train. En général, pour les calculs – je vous ai mis la formule de calcul, mais si nous revenons à quelque chose d'un peu plus préhensible –, nous pouvons nous apercevoir que – pour l'exemple que j'ai pris du Regiolis –, si on passe d'une vitesse de 100 kilomètres/heure à 50 kilomètres/heure, on peut s'attendre à une baisse de niveau sonore de 9 dBA et, en gros, globalement, on dit – alors, c'est une appréciation parce que le bruit, cela reste une appréciation – que la sensation de deux fois plus de bruit est autour de 10 dBA. Nous nous apercevons donc que si nous diminuons de 50 kilomètres/heure, nous nous approchons de cette baisse de sensation de deux fois moins de bruit.

Sur la *slide* suivante, je vais vous parler des zones dites « de pleine ligne » (hors le droit de la gare de Cannes La Bocca), les modélisations montrent que nous sommes dans un écart de l'ordre de la perception de l'oreille humaine. De jour, on peut avoir un gain d'environ 2 décibels, et de jour, on peut avoir également, suivant les zones, une augmentation de 2 décibels, mais cela reste une question de perception. Et de nuit, nous avons au maximum une augmentation qui est inférieure à 2 décibels. Cela reste donc vraiment de l'ordre du perceptible.

Le point qui nous a semblé peut-être le plus préjudiciable pour l'arrivée d'une gare nouvelle, ce sont tous les bruits liés au fonctionnement de la gare. Le propos liminaire, c'est que, comme nous vous l'avons exposé précédemment, la gare est tout de même orientée avec un bâtiment qui se trouve plutôt au nord et des quais plutôt au sud. Il y aura donc des annonces différenciées entre bâtiment de gare et les quais ce qui fait que, de fait, il y aura moins d'impacts que si la gare avait été orientée vers le sud. C'est le propos liminaire.

Ensuite, concernant le fonctionnement de la gare, il y a plusieurs sources de bruit. Il y a les annonces, il y a le fonctionnement de la gare avec les ascenseurs et les escalators, et puis il y a le bruit qui est lié au mouvement des trains, à leur arrivée, à leur stationnement et à leur redémarrage. Globalement, les études montrent que nous sommes en dessous des seuils autorisés par la réglementation. Cependant, concernant les mesures de réduction pour les annonces, puisque nous pourrions préjuger d'une gêne des riverains qui est notamment due au fait que les messages soient intelligibles, nous pouvons proposer d'atténuer ce bruit d'annonce par plusieurs moyens techniques que sont des installations de haut-parleurs directionnels, à savoir que si on n'est pas face à ce haut-parleur, on entend très peu le bruit. Ce sont des choses que nous utilisons aujourd'hui sur les engins de chantier, par exemple.

La deuxième chose, c'est de mettre des détecteurs de présence de quai. Et le troisième moyen, c'est d'adapter le volume des annonces sonores au bruit ambiant de la gare. Évidemment, s'il n'y a personne sur le quai, on peut s'attendre à avoir un volume sonore qui est moindre.

Concernant la zone de maintenance qui existe déjà, elle existera toujours avec ses activités. Néanmoins, courant juillet 2020, nous avons également posé des stations qui permettaient des enregistrements durant la journée, et il s'avère que l'ensemble des impacts liés à ce site de maintenance reste tout à fait acceptable, et que c'est quand même quelque chose qui peut être absorbé par le bruit routier alentour.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces présentations. Nous allons maintenant vous proposer une séquence d'échanges ou d'interventions avec le maître d'ouvrage. Je repartage avec vous que, de manière privilégiée, posez vos questions à l'oral. Évitez de le faire sur le *chat*, sauf si vous n'arrivez pas à le faire à l'oral. Ce sera plus en cohérence avec le principe d'une réunion publique que de pouvoir avoir une conversation collective. Que ce soit une intervention ou une question, je vous proposerai de les formuler par oral en demandant la parole.

ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE

Nous allons le faire par ordre d'arrivée. Monsieur QUINTON, vous avez demandé à intervenir. Allez-y.

Rémi QUINTON, Association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Oui, bonsoir à tous. Pour mon intervention, je voudrais déjà dire que je soutiens le projet de pôle d'échange multimodal à Cannes La Bocca. Il est très important que cela se fasse pour le report modal, pour l'environnement, pour la desserte, etc. Je suis satisfait aussi d'apprendre ce soir que la future gare TGV est prise en compte sans que cela rende le projet beaucoup plus cher. Cela veut donc dire que l'avenir est préparé. Après, je suis aussi pour tous les autres éléments de la navette azurienne.

Par contre, une question que je me pose, c'est : quand ? Parce que quand on regarde dans les livrets, il est indiqué que cela va se faire vers 2035, c'est-à-dire dans 15 ans. 15 ans, c'est quand même assez long. Je rappelle quand même qui si nous remontons 15 ans à l'envers, nous étions en 2005, il y avait le débat public sur la LGV PACA dont on nous disait qu'en 2020, elle serait réalisée. Et là, nous sommes le 10 décembre 2020, et je pense qu'en 20 jours, il sera un petit peu difficile de faire la LGV PACA entre Marseille et Nice. Là, vous dites que cela va être livré dans 15 ans. Qu'est-ce qui garantit que ce sera vraiment 15 ans pas comme les 15 ans promis pour la LGV PACA il y a 15 ans ?

Je voudrais aussi rappeler quand même un phénomène qui s'est produit en Europe du Nord qui est sur *Flight Shame* (la honte de voler, la honte de prendre l'avion). Nous pourrions avoir la chance que ce soit un phénomène qui touche aussi la France. D'ailleurs, il se trouve qu'il y a un projet de loi Climat qui prévoit d'interdire les liaisons aériennes quand il existe des alternatives en train en moins de 2 heures 30. Dans notre région, cela tombe bien pour les avions puisque cela veut dire que si une compagnie voulait ouvrir une liaison entre Nice et Marseille, elle le pourrait vu qu'il faut plus de 2 heures 30. Il sera donc peut-être temps un jour qu'il y ait un projet qui résolve cela.

Si j'essaie d'être un peu plus optimiste, je me dis que peut-être, ce seuil, à l'avenir, il y a des gens qui voudront le remonter. Nous savons que la Convention citoyenne pour le Climat voulait le mettre à 4 heures 30. Nous savons qu'il y a des députés qui avaient proposé 5 heures 30. À un moment donné, cela veut quand même dire qu'il pourrait y avoir beaucoup plus de gens dans les trains dans

la région. Donc, il va falloir faire circuler beaucoup plus de trains. Il se pourrait aussi que réaliser le projet de Ligne Nouvelle – je parle dans les phases encore ultérieures (phases 3 et 4) –, ce soit ce qui permette de passer sous ce seuil, et donc de décarboner vraiment les transports en France.

Je reviens maintenant sur les phases 1 et 2. En lisant les livrets, j'ai l'impression que, dans les Alpes-Maritimes, il y a quand même des reculs. Dans la concertation de l'année dernière, il était question d'une quatrième voie en gare d'Antibes et il se trouve que, là, elle a disparu des plans. Donc je vous pose la question : est-ce qu'il est toujours prévu de faire une quatrième voie en gare d'Antibes ?

J'ai assisté aux réunions du Var dans cette concertation en 2020. À plusieurs reprises, j'ai entendu que le Var était le parent pauvre du projet. Cela m'a un peu intrigué. Si on refait les calculs de ce qui est investi dans le projet de Ligne Nouvelle en phases 1 et 2 pour les trois départements, compte tenu des nouveaux coûts que vous annoncez pour 2020, nous en arrivons à 212 millions d'euros investis en phase 1 pour les Alpes-Maritimes, 372 millions d'euros pour les Bouches-du-Rhône, et 385 millions d'euros pour le Var. Je pense donc qu'il faut investir dans ce projet partout dans la région. Par contre, pour le coup, il serait quand même bien de ne pas oublier les Alpes-Maritimes qui est l'endroit où vous investissez le moins en phase 1. Peut-être que si vous faisiez cette quatrième voie en gare d'Antibes, cela permettrait de rééquilibrer les choses. Par ailleurs, si vous faisiez cette quatrième voie en gare d'Antibes, dès la phase 1, vu que ce n'est pas l'élément qui coûte le plus cher dans le projet (c'est 20 à 30 millions d'euros), cela permettrait peut-être – je vous pose la question –, s'il n'est pas possible dans l'immédiat d'avoir la navette azurée qui aille de Menton jusqu'à Cannes, qu'elle aille au moins de Menton jusqu'à Antibes. Il y a quand même une troisième voie entre Cagnes-sur-Mer et Antibes qui pourrait être utilisée, et si nous prolongions cette navette au moins jusqu'à Antibes, cela permettrait, sans attendre 2035, sans attendre 15 ans, d'avoir au moins toutes les gares du littoral et de la Côte d'Azur qui soient desservies par 4 TER/heure.

Donc, le projet que vous proposez est très bien, par contre, il faut vraiment accélérer, et je pense que ce n'est pas une bonne idée d'abandonner la quatrième voie en gare d'Antibes. Dernier point sur la quatrième voie en gare d'Antibes : ce projet-là s'accompagnait quand même de refaire une passerelle entre la gare routière et le bâtiment Voyageurs, desservir directement les quais, un peu à l'image de ce que vous nous avez présenté pour Cannes La Bocca. Si vous abandonnez le projet de quatrième voie à Antibes, cela veut dire que, soit vous abandonnez cela, soit cela ne se fait plus

dans la Ligne Nouvelle. Donc, cela va encore être reporté à la Saint-Glinglin, et cette passerelle est actuellement en très mauvais état, et elle ne permet pas l'accès direct aux quais.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci, pour ces questions. Pour SNCF Réseau ?

Jean-Marc ILLES

Merci. Il y a des prises de position de Monsieur QUINTON. Pour la prise en compte de la gare TGV, il faut être très clair, nous n'avons pas commencé à faire la gare TGV. Ce n'est pas cela. Nous avons juste fait en sorte que ce que nous faisons, le jour où elle serait destinée, il n'y ait pas de fausse manœuvre grossière et ubuesque. C'est pour cela – je pense que nous y reviendrons peut-être – que, et c'est ce qui explique, d'ailleurs, l'implantation et les petits aménagements que nous avons faits au nord du pôle d'échange, et qu'il n'y avait peut-être pas en 2019. Et puis il y aura des questions là-dessus tout à fait légitimes – parce que ça, c'est bien une petite différence –, c'est bien dans cette optique que cela a été fait. C'est pour éviter de fausses manœuvres grossières.

Après, vous nous avez posé une question sur le planning. Le planning dépend du jeu des financements. Le financement est un point qui est essentiel pour aller à l'enquête publique, d'avoir non pas des conventions de financement, c'est-à-dire des tampons sur tous les euros, mais au moins un protocole de financement, c'est-à-dire un engagement des cofinanceurs, des collectivités, de l'État, de l'Europe, qui vont contribuer au projet, pour s'entendre sur des répartitions de financement. Cela, de toute façon, nous en avons besoin. C'est un élément, dans le chemin critique de planning, qui est essentiel, et c'est à partir de là que nous pourrons faire des plannings « sérieux » de mise en service. Là, j'allais dire, nous sommes en phase 2 LNPCA, si tout se passe bien, nous pouvons avoir des mises en service entre 2032 et 2035. C'est faisable, mais évidemment, si les financements ne sont pas là au bon moment, ce sera 2035, voire plus tard, mais techniquement – là, je réponds avec la casquette du pur technicien –, si les financements arrivaient à temps, nous pourrions presque envisager 2032 pour la mise en service, mais cela dépend vraiment du financement. Donc, le planning projet n'a de sens que quand on a eu une DUP. Tant que nous n'avons pas la déclaration d'utilité publique, cela veut dire que nous n'avons pas la visibilité totale sur le financement et donc, le planning opérationnel est un petit peu un planning politique, un planning volontariste. Ce n'est pas un planning complètement technique. Sur l'aspect technique, ce qui est raisonnable, si tout allait pour le mieux, cela pourrait être 2032, mais cela ne dépend pas que de SNCF Réseau.

Sur le sujet du long terme, là où je suis d'accord avec vous, effectivement, c'est qu'il est important que les projets que nous faisons – l'avion, je ne suis pas sûr qu'il y ait une relation avec le TER, c'est plutôt les phases 3 et 4 que vous visez – aujourd'hui, et là, je parle du TER, anticipent des décisions peut-être de demain qui seront peut-être très dures sur des projets routiers, que nous n'imaginons pas aujourd'hui, et que nous serons peut-être malheureusement obligés de prendre et qui, évidemment, pourraient contribuer à diminuer la congestion, mais poseront aussi des problèmes aux gens. Donc, si nous n'avons pas un outil performant pour faire que les gens puissent quand même se déplacer sur les zones très denses comme c'est le cas de la Côte d'Azur, ce sera très compliqué et nous risquons d'avoir des problèmes majeurs de fonctionnement, et donc ces projets sont vraiment une vision à long terme, c'est-à-dire au-delà du report modal que nous pouvons faire naturellement à sa mise en service. Les projets que nous faisons, il faut que nous nous projetions à 50 ans et même plus, pour voir ce que seront ces zones dans 50 ou 100 ans avec des mobilités complètement différentes d'aujourd'hui. C'est un peu cela, l'idée. Donc, je suis d'accord sur cette projection.

J'ai bien noté votre question sur les quatrièmes voies, mais l'objet de la réunion, ce sont vraiment les sujets acoustiques/intermodalité. Donc, je voudrais que nous en restions là. De manière générale, les installations prévues, c'est pour essayer de faire ce qui est nécessaire, en étant ambitieux, mais quand les choses peuvent être évitées, le but n'est pas de dépenser de l'argent pour rien. Actuellement, il n'y a rien de décidé sur ce que nous enlevons ou sur ce que nous faisons. Il faut qu'un comité de pilotage le valide, mais les études d'exploitation continuent et, quand c'est possible, nous essayons de voir ce qui peut être optimisé. Je ne réponds donc pas précisément à la question. Je vous invite à la poser – je crois que vous l'avez fait – sur le site. Nous y répondrons quand la décision sera prise. Pour l'instant, c'est prématuré et, de manière générale, vous pouvez poser des questions sur tout, mais je répondrai sur l'objet de la concertation d'aujourd'hui. Mais merci quand même pour votre question.

Et la passerelle, c'est un sujet de régénération. Peut-être que Gares & Connexions pourra en dire un mot, mais je pense que c'est un peu hors sujet – désolé – par rapport à la réunion d'aujourd'hui, mais il n'est pas hors sujet de poser la question sur le site. Là, c'est tout à fait légitime. Nous sommes d'accord.

Rémi QUINTON

C'est-à-dire que si vous le supprimez, il n'y aura jamais de réunion sur le sujet.

Jean-Marc ILLES

Non. Si la décision est prise, je propose que nous l'annexions à une concertation qui aura lieu sur la Côte d'Azur. Voilà ma réponse.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Monsieur BOUZETIT, vous avez sollicité la parole. Donc, nous vous proposons de poser votre question ou de faire votre intervention.

Laïd BOUZETIT, Président du comité du SID (Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes-La-Bocca)

Bonsoir, Messieurs, bonsoir, tout le monde. Je me présente. Je suis Monsieur BOUZETIT, le président du SID.

Ma première question s'adresse dans un premier temps à Monsieur QUEVREMONT concernant l'organisation de cette concertation. Pour être honnête, sachez que, dans le cadre de cette concertation en vidéoconférence, j'ai un gros souci. Vous, en tant que garant du débat public de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur et surtout, au nom de ce que je viens de lire aussi de Madame JOUANNO, présidente nationale de la Commission Nationale du Débat Public, vous avez très bien compris aujourd'hui la difficulté de débattre d'un sujet pour lequel, depuis le début, nous avons du mal à nous exprimer, et pour lequel nous n'avons qu'une à trois minutes, selon ce que vous nous avez dit.

Je reviendrais sur quelque chose qui me paraît important en tant que président du SID, et donc d'une association très représentative à La Bocca, c'est que, ce soir, vous savez très bien qu'avec l'intervention sur les chaînes diverses, les gens sont aujourd'hui très préoccupés par la situation sanitaire, et que ce sujet-là vient donc en second. Vous comprenez, parler d'acoustique et de tout cela, qui est très important à mes yeux, mais, pour être honnête avec vous, ne permet pas à beaucoup plus d'autres personnes de participer à ce débat public, vous comprendrez que cette concertation m'oblige, dès la décision du Premier ministre de déconfiner, à faire une très grande réunion, Monsieur le Garant, à la Licorne. C'est une salle qui comporte plus de 600 places. Il y aura toutes les obligations et la sécurité sanitaire qui sera prévue avec des équipements et une entrée et une sortie de salle différente, et pourra mobiliser énormément plus de personnes pour donner leurs avis sur ce qui se passe aujourd'hui à La Bocca.

Vous savez aussi, Monsieur le garant, que la plus grande réunion a eu lieu à La Bocca concernant la concertation sur l'avenir de la SNCF sur les divers projets. Ce que je voudrais vraiment que vous sachiez, Monsieur, c'est qu'aujourd'hui, à l'heure où je vous parle, en favorisant la concertation

numérique, vous ne respectez pas la charte de l'environnement et son article 7 qui donne à toute personne le droit d'être informée et de participer. Or nous savons qu'il y a 14 % de la population qui n'a pas accès au numérique. Quand vous faites une concertation numérique, vous excluez de fait 14 % de la population. De plus, les procédures de dématérialisation n'apportent pas toutes les garanties nécessaires au débat public. Tout repose sur la confiance dans la participation alors qu'avec ce type de dispositif, on a créé de la défiance de la part des citoyens puisque ces procédures numériques sont majoritairement organisées par les décideurs du projet.

Comprenez, Monsieur le garant que, quoi qu'il en soit, quoi qu'il soit décidé, nous organiserons prochainement une réunion en présentiel, physique, à la fin de la concertation. Je compte vraiment mobiliser l'ensemble de La Bocca de façon à ce que l'avenir de La Bocca soit décidé vraiment en concertation avec l'ensemble, et pas uniquement par une association comme la mienne, qui est assez représentative, pour être honnête, mais sachez, Monsieur, que la difficulté aujourd'hui de dialoguer, de concerter sur cela, m'interpelle.

Cela, c'était pour Monsieur QUEVREMONT.

Philippe QUEVREMONT

Monsieur BOUZETIT, est-ce que je peux vous interrompre de manière à me permettre de répondre ? Vous avez déjà posé beaucoup de questions. Je vais essayer d'y répondre et après, je pense que Monsieur SAINT-PIERRE vous redonnera la parole pour poser les questions à Monsieur ILLES. Je pense que ce serait une meilleure procédure.

À vrai dire, toutes les questions que vous posez, nous nous les sommes posées, je me les suis posées en tant que garant, et je les ai posées à SNCF Réseau en tant qu'organisateur de la concertation. Au passage, je voulais répondre à une de vos questions : pourquoi est-ce que SNCF Réseau organise la concertation ? La réponse est simple : tout simplement parce que c'est la loi. Vous avez rappelé la charte de l'environnement qui a valeur constitutionnelle en France, qui dit que toute personne a effectivement le droit de participer, mais il ne faut pas oublier la fin de la citation qui dit « dans des conditions prévues par la loi ». Ce n'est pas une formulation faite n'importe comment et là, nous sommes ce soir dans des conditions prévues par la loi.

Je réponds aussi tout de suite à la question du timing avec la conférence de presse du Premier ministre. C'est effectivement une mauvaise coïncidence, mais je crois que personne ne pouvait le savoir à l'avance, et il aurait été difficile – et cela aurait peut-être encore plus perturbé nos échanges – si cette réunion avait été changée de date.

Pour ce qui est de l'organisation de ces réunions en période de confinement, j'y ai en partie répondu dans le mot du garant qui est situé sur le site. À ma demande, à la mi-octobre dernier, SNCF Réseau a consulté le collège des acteurs pour proposer des modalités de déroulement de cette concertation, et des réunions de ce type étaient évoquées, soit en partie si le nombre de personnes était limité, dans une salle, soit en totalité dans l'hypothèse d'un reconfinement. Il me semble me rappeler – mais cela reste peut-être à vérifier –, Monsieur BOUZETIT, que vous faites vous-mêmes partie des acteurs puisque je vous ai rencontré à la dernière réunion du Collège des acteurs, mais peu importe. Ce n'est pas là l'essentiel.

Nous avons obtenu une vingtaine de réponses à ce point qui ont été dépouillées par le garant et, effectivement, nous avons vu un clivage entre des gens qui demandaient un report de la concertation et d'autres qui insistaient sur le fait que le timing du projet devait être respecté. J'ai interrogé SNCF Réseau en lui demandant s'il était possible de retarder la concertation et le projet parce que si nous retardions la concertation sans retarder le projet, cela voudrait dire que l'avis du public n'a plus aucun intérêt, en tout cas plus aucun impact sur le projet. La réponse de SNCF Réseau – et elle lui appartient, Monsieur ILLES le précisera peut-être – a été de dire qu'ils n'étaient pas en mesure de retarder le projet. Dès lors, nous n'avions plus d'autres solutions que de tenir cette concertation qui a lieu actuellement.

Reste la question que vous évoquez, qui est une question importante de ce que nous appelons, dans un jargon franco-français, la « fracture numérique », c'est-à-dire : que faisons-nous des 13 ou 14 % de personnes qui n'ont pas accès au numérique ? Ce sont surtout des séniors, d'après les sondages, ou des gens qui sont maladroits sur ce plan-là. En tant que garant, j'ai demandé à SNCF Réseau de renforcer tous les échanges non numériques, les permanences en mairie, la distribution de livrets à proximité immédiate de la gare. Monsieur ILLES vous précisera peut-être tout ce qui a été fait à ce sujet. Il est possible de formuler un avis sur ces questions par la Poste, tout simplement, ou d'aller rencontrer des responsables du projet en mairie.

Quant à tenir une réunion en salle, actuellement, c'est impossible. Le décret de confinement qui est en cours d'application l'interdit, et pas simplement à SNCF Réseau, mais à tout le monde. Si vous êtes curieux, vous regarderez, j'ai vérifié, c'est l'article 45 du décret. Moi, je serais ravi que des réunions puissent se tenir parce que c'est vrai que c'est beaucoup plus sympathique de se retrouver que d'échanger uniquement à travers ces ordinateurs, mais à vrai dire, nous ne savons pas quand ces réunions seront de nouveau possibles. Voilà. J'espère avoir répondu à la totalité de vos questions sur ce point, mais sachez que nous sommes attentifs à cela.

Dernière précision : vous avez fait allusion à la Commission Nationale du Débat Public. La Commission Nationale du Débat Public s'est penchée sur la question de la fracture numérique le 4 novembre dernier. Elle a mis un avis sur son site, et l'avis ne recommande pas de retarder les concertations pour les raisons que j'ai exposées tout à l'heure. L'avis recommande de lutter contre la fracture numérique et autant, pendant le premier confinement, le Gouvernement, par ordonnance, avait arrêté toutes les enquêtes publiques et concertations, etc., qui étaient suspendues, autant il n'y a aucune disposition de ce type prévue pour la période actuelle de confinement.

Voilà. Merci de votre attention, et excusez-moi si j'ai été un peu long, mais vous avez posé beaucoup de questions qui sont importantes pour le public.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Est-ce que Jean-Marc ILLES, pour SNCF Réseau, souhaite rappeler certains aspects du dispositif de concertation présentielle ?

Jean-Marc ILLES

Le choix que nous avons dû faire est effectivement un choix difficile, c'est-à-dire que nous savions que le confinement était prolongé. Il a fallu prendre une décision. Nous avons vraiment souhaité donner la possibilité à la fois à ceux qui ont internet – vous l'avez dit, certains ne l'ont pas – et à d'autres qui ne l'ont pas, à la fois d'être informés et à la fois de pouvoir donner leur avis. Là, vous avez une *slide* qui montre un petit peu ce qui a été fait. Des communiqués de presse ont été envoyés à Nice Matin – là, nous sommes sur les gens qui n'ont pas internet –, des annonces presse, et nous avons eu des spots radio qui ont été faits dans les principales radios de la Côte d'Azur pour informer sur l'existence du dispositif de concertation.

Sur le dispositif d'information et de recueil des avis, nous avons eu la mise à disposition de 20 livrets support à la concertation, d'un registre à la mairie annexe de La Bocca. Nous avons distribué 160 livrets dans 16 commerces de La Bocca. C'est donc quand même un effort assez lourd pour que ceux qui passent dans les commerces de La Bocca puissent accéder aux informations écrites, et non pas numériques, sur le projet. Je passe sur le site web. Ça, c'est effectivement un dispositif numérique, et il y avait aussi la possibilité d'appels téléphoniques et de demande d'envoi d'un livret avec une enveloppe préaffranchie sur demande.

Et puis, cet après-midi, il y a eu une permanence – il y en aura une autre le 16 décembre prochain – du maître d'ouvrage, pour que les gens puissent venir poser des questions. Il y a eu pas mal de

monde qui est venu, je crois, cet après-midi, en physique. Donc, il y a bien eu une présence physique, mais évidemment, nous ne pouvons pas réunir des gens de manière massive, mais nous avons une présence en permanence pour que les gens qui ne peuvent pas avoir accès à internet puissent voir le maître d'ouvrage et ses représentants, ce qui était le cas cet après-midi.

Sur le problème du planning, il est évident que si, pour chaque opération, nous repoussons la problématique des concertations... Je vous rappelle que nous avons une demande du ministre, c'est-à-dire qu'en 2021, il y a l'enquête publique, et pour tenir cela, il faut à la fois concerter, il faut à la fois que nous produisions, et il faut que nous puissions avancer sur les points. Il faut que nous crantions. Il faut que nous disions : là, nous avons fait le travail d'aller vers le public, de prendre en compte son avis et après, il faut que nous produisions le dossier pour aller à cette fameuse enquête publique. Il y a donc vraiment un problème de planning. C'est extrêmement tendu. Croyez-moi que si nous avons pu décaler, nous l'aurions fait, mais décaler, cela voulait dire directement décaler le projet probablement même après les présidentielles, c'est-à-dire avec un grand risque qu'il ne se fasse même pas. C'est aussi grave que cela. Il y avait donc une difficulté là-dessus, et nous avons décidé de la maintenir. Il y a eu, d'ailleurs, la même logique pour le Var. Ce n'est pas spécifique aux Alpes-Maritimes. Nous avons eu le même débat sur le Var. Nous avons maintenu, évidemment, les trois concertations dans le Var, et cela s'est plutôt pas mal passé. Il y a eu quand même pas mal de concertation. Nous avons eu aussi des retours de gens qui n'avaient pas internet, qui ont pu également s'exprimer. Voilà. C'est un choix qui est fait. Nous sommes conscients que ce n'est pas un choix idéal, mais à un moment donné, il faut aussi cranter les sujets. Nous sommes obligés, en tant que chef de projet, d'essayer d'avancer et de respecter le planning que l'on nous demande parce que sinon, avec le nombre d'élections que nous avons en France, nous aurions risqué de repousser le projet d'élection en élection, et de ne jamais le faire. Cela, ce n'est pas notre mission. Je ne pense pas que ce soit l'intérêt de la Côte d'Azur.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Monsieur BOUZETIT, vous aviez d'autres questions à adresser à Monsieur ILLES. Allez-y, et je vous demande si possible, dans la mesure où il y a d'autres personnes qui attendent, de faire un petit effort de concision tout en posant bien entendu vos questions.

Laïd BOUZETIT

Tout à fait. Sans problème. Merci, Monsieur. Je reviendrais justement, Monsieur ILLES, – parce que nous l'avons évoqué – sur le fameux nouveau pôle d'échange au nord du Sicasil. Dans la dernière

concertation, le projet n'était pas présenté de la même manière. Là, pareil, je pense que nous aurions pu être consultés – ne serait-ce que par mail –, et essayer de donner un avis parce que, vous savez, nous avons une superbe emprise, là-bas, au niveau de la SNCF, et je ne comprends pas qu'aujourd'hui, nous puissions traverser la Roubine pour encore empiéter sur un domaine qui n'appartient pas à la SNCF. Je pense qu'il y a assez de place sur l'emprise actuelle – je vous le dis, Monsieur ILLES, pour être honnête – parce que le développement de La Bocca, oui, l'avenir de La Bocca, oui, mais je ne veux pas non plus que, tout à l'heure, la gare arrive à Francis Tonner.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci.

Jean-Marc ILLES

Merci pour la précision de votre question, Monsieur BOUZETIT. Nous allons répondre en deux temps. Je donnerai après la parole à Philippe HOLSTEIN pour la partie implantation de la gare au nord. Je voulais juste que nous revenions sur le petit schéma qui montre les voies ferroviaires aujourd'hui, que j'ai montré tout à l'heure. De manière générale, sachez que quand nous pouvons faire nos projets dans nos emprises, nous ne nous en privons pas. Vous voyez bien que c'est quand même plus simple et, en général, les projets avancent plus vite quand nous les faisons dans les emprises, mais nous sommes quand même gestionnaires du réseau ferré national, et il faut que notre réseau fonctionne. Pour que notre réseau fonctionne, il faut qu'il y ait des voies. Ce ne sont pas des voies qui font du commerce, ce sont des voies techniques qui sont nécessaires pour que le réseau fonctionne, pour que nous puissions entretenir les voies et, aujourd'hui, vous voyez qu'en fait, tout l'espace actuel, dans les situations où nous avons ces grandes opérations de régénération, tout l'espace au droit niveau de Sicasil est occupé soit par des zones de manutention, soit par des zones de voies avec différentes utilisations. Il faut voir que, dans la phase projet, nous allons quand même contraindre ce que j'appelle une « taille de guêpe » – vous voyez que c'est un peu réduit à cet endroit-là –, puisque nous allons insérer des quais et des voies supplémentaires. Il y a deux voies supplémentaires et il y a des quais. Il y a donc déjà une réduction de cette emprise par le simple fait de mettre la gare et, où que nous la mettions, il y aurait eu cette réduction.

Cela veut dire qu'accepter de faire le projet sur nos emprises aurait été *ipso facto* se mettre dans l'incapacité de régénérer les rails ou d'avoir des conditions de stockage totalement adaptées, ce qui, à la fin, se serait traduit par des problèmes pour les usagers des trains, c'est-à-dire des interceptions beaucoup plus longues. Il faut plus de temps pour entretenir les voies, nous avons

des problèmes de régularité, et tout cela dégrade le service et se finit, finalement, contre le public. Évidemment, il n'est pas très facile à comprendre que nous ayons besoin de tout cet espace, surtout quand il n'est pas plein tout le temps. Il est vrai que, quand vous y allez, il n'est pas plein tout le temps, mais croyez-nous que si nous avions pu rester dans nos emprises, nous ne nous en serions pas privés. Nous avons regardé le sujet par tous les points de vue. Nous avons essayé de voir comment optimiser. Nous les réduisons par la gare. Il y a déjà un petit problème d'insertion, et il y a une difficulté que nous avons réussi à contourner. Il n'est pas impossible qu'il y ait, après, des évolutions qui permettent de mieux fonctionner avec plus d'outils de mesure, mais c'est plutôt ultérieurement.

Ça, c'est une première raison, c'est une raison d'espace sur l'emprise SNCF. Ensuite, vous avez posé une question sur l'implantation de la gare au nord. Pourquoi l'avons-nous posée là ? Il est vrai que – là, vous avez raison –, c'est une évolution par rapport à ce que nous avons en 2019, et c'est pour cela que cet objet-là est un vrai sujet de concertation parce que, là, c'est un écart par rapport à ce que nous avons dit. Je propose à Philippe HOLSTEIN d'expliquer un peu mieux pourquoi nous avons positionné cette gare là et pourquoi, effectivement, l'avenue de la Roubine a été modifiée. Là, cela mérite une explication un peu plus détaillée.

Philippe HOLSTEIN rencontrant des difficultés de connexion, Roland LEGRAND prend le relais.

Roland LEGRAND

Je parle sous le contrôle éventuel de Philippe HOLSTEIN, mais en fait, nous sommes dans un projet évolutif. Ce qui était très important, c'était effectivement – comme l'a souligné Jean-Marc ILLES –, que nous n'altérons pas les possibilités d'aménagement et d'exploitation du site actuel, tout en donnant suffisamment d'aisance au projet d'aménagement urbain. Il faut savoir que la gare TER, dans un premier temps, puis la gare TGV, ultérieurement, nécessitent un programme de confort, et notamment par rapport à ce que nous appelons « l'intermodalité », c'est-à-dire les modalités de correspondances avec tous les modes de transport. Or nous avons ici, dans la composition telle qu'elle avait été proposée par la Ville en 2019, été amenés à bien pondérer le programme, et notamment la desserte des véhicules particuliers, avec un bouclage sur le parc de stationnement qui va être de plain-pied dans un premier temps et qui peut-être, ultérieurement, sera plutôt en superstructure, intégré dans des bâtiments, mais également de bien organiser les quais de desserte des transports en commun, et puis les parcs vélos. Il nous a semblé dommage d'« esquiver », c'est-à-dire de contraindre, ces aménagements alors que là, nous sommes dans un projet de

développement et d'aménagement urbains, avec une échelle que nous ne connaissons pas encore précisément, mais qui montre effectivement que les aménités des espaces publics vont être extrêmement importantes, et la qualité de ces ouvrages sera essentielle.

Nous savons donc qu'il nous faut de l'espace. Une gare, c'est extrêmement complexe, soit par quelques retards de train – et cela peut arriver, même si c'est rare bien sûr –, et surtout dans des situations perturbées, complexes. Ces espaces sont absolument nécessaires. C'est pour cela que nous avons souhaité, effectivement, au-delà de l'emprise ferroviaire actuelle, prendre quelques dizaines de mètres supplémentaires pour organiser ces espaces, et nous permettre, surtout, de composer avec une évolution de cette programmation. On peut supposer que cette gare sera un franc succès pour les raisons que Jean-Marc ILLES a rappelées en préambule tout à l'heure, et donc, il est très important que nous jouissions de ces emprises. C'est ce qui explique ce choix, ce choix qui est concerté, évidemment, avec la Ville, et qui n'altère pas la composition du projet urbain, mais qui va rendre aussi très agréable – me semble-t-il – l'usage de l'équipement.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Nous allons passer à d'autres questions. Il y a Monsieur Philippe DUNN qui avait formulé, il y a déjà un petit moment, des questions sur le *chat*, et qui a demandé la parole. Je vous propose donc d'activer votre micro. Nous vous écoutons.

Philip DUNN, Propriétaire Résidence Royal Palm

Merci. Bonsoir à tout le monde. Je suis nouveau propriétaire au Royal Palm, et c'est la première fois que je suis invité à une réunion concernant ce projet. Je suis vraiment concerné parce que je pense qu'il n'y a aucun résident du Royal Palm qui a été contacté concernant ce projet parce qu'effectivement, il y a deux résidences (Cannes Midi et Royal Palm) qui sont vraiment impactées par ce projet, comme vous avez décidé de placer la gare juste entre les deux résidences alors que je trouve qu'il y a beaucoup de place plus à l'est où il n'y a pas de résidence impactée, et je vois dans la présentation concernant le bruit, que les micros n'ont pas été mis à l'endroit des résidences Royal Palm ou Cannes Midi. Moi, je suis juste devant le bâtiment dans l'angle du Royal Palm, et tous les jours, tous les matins, j'entends les trains passer. Cela me réveille la plupart du temps entre 6 heures et 7 heures du matin. Le bruit est assez impressionnant et, avec cette gare qui est positionnée juste derrière nos fenêtres, je suis sûr et certain que cela va augmenter le bruit, surtout les voitures qui vont passer pour déposer les passagers, tous les trains qui s'arrêtent, qui partent,

etc. Et je trouve incroyable que nous n'ayons pas reçu de communication spécifiquement au syndic et aux propriétaires de ces deux résidences.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour vos questions puisqu'il y en a plusieurs, à la fois sur l'information et puis sur la gare plus à l'est et sur le bruit.

Jean-Marc ILLES

Effectivement, cela a bien été le débat. Il y avait deux sites – je l'ai dit –, Pierre Sémard et Sicasil. Nous pouvons regarder ce qui a été fait en 2019, mais effectivement, il y a eu au moins une personne – et certainement plusieurs – qui était du Royal Palm. Une personne a même contribué sur le site et a exprimé un avis sur le projet. Ici, vous avez ce qui a été fait en 2019. Il y a donc eu deux campagnes Facebook géolocalisées entre le 21 mai et le 17 juin 2019. Nous avons eu quatre *emailings* envoyés aux acteurs de la base. Il y a eu des flyers distribués dans les boîtes aux lettres. Si les portails sont fermés, il peut y avoir un sujet éventuellement, mais nous avons mandaté une entreprise qui avait ordre – et le Royal Palm était bien ciblé – de distribuer des flyers. Je prends quand même note de ce que vous dites sur ce sujet-là. Nous avons eu des affiches, des flyers, des articles qui ont été envoyés à la mairie de Cannes, des communiqués de presse envoyés à Nice Matin, deux envois entre le 5 et le 25 juin 2019, trois envois entre le 4 septembre et le 14 octobre 2019, des annonces presse (un quart de page dans Nice Matin le 13 juin et le 14 octobre 2019) et six spots radio - la radio, même si on n'a pas internet, normalement, on y a accès – qui ont été diffusés 30 secondes, 6 fois par jour du 10 au 17 juin 2019 sur cinq radios locales. Nous avons eu aussi une exposition en mairie de Cannes. Nous avons eu la mise à disposition de livrets et de registres en mairie de Cannes. Le site web a été ouvert, bien sûr, avec tous les supports, et nous avons fait trois permanences de maîtrise d'ouvrage les 27 et 28 juin et le 10 juillet 2019, un atelier riverains, et deux réunions publiques, c'est-à-dire que là, pour le coup, il y a eu six réunions présentiels qui concernaient la gare TER et aussi la zone de la bifurcation pour laquelle nous ferons une concertation en mars ou en avril l'année prochaine, mais la gare TER était bien dans le sujet de ces concertations.

Je prends note de ce sujet, mais nous avons quand même fait le maximum pour que les gens soient informés.

Je vais peut-être passer la parole à Damien TOMASI sur le problème des micros. Je voulais juste dire que, si le micro prévoit une ambiance sonore basse, c'est plutôt dans le sens du public puisque

c'est l'écart entre la position la plus basse, et la position projet qui dimensionne éventuellement la nuisance qui est apportée, mais c'est juste une remarque générale, et je vais passer la parole à Damien TOMASI là-dessus.

Damien TOMASI

Mon intervention va être très courte. Pourtant, il me semble – je suis quasiment sûr de ce que j'avance – qu'un des micros a effectivement été posé sur l'une des deux résidences, côté gare prévue. Le calage du modèle acoustique a donc bien été fait sur une des deux résidences. Après, c'est un peu de la chance – j'ai envie de dire – parce qu'en gros, nous allons là où les gens acceptent le protocole qui a eu lieu, qui est protocole un peu invasif, mais l'accueil a été tout à fait cordial, selon les retours que j'ai eus, et la modélisation s'est bien faite au droit du Royal Palm, il me semble.

Jean-Marc ILLES

Damien, je propose que nous confirmions ce que tu dis par écrit sur le site, ou pas ?

Damien TOMASI

Oui, parce que j'ai l'adresse, mais je n'ai pas envie de la dévoiler au public, si vous l'acceptez.

Jean-Marc ILLES

Il y a le problème de la confidentialité, mais maintenant, je pense que nous pourrions le préciser sur le site.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Il y avait également une question sur le bruit des trains de la gare, mais aussi plus largement, sur le bruit de l'ensemble du pôle d'échange, comment est-ce qu'il a été pris en compte ou comment est-ce qu'il est pris en compte.

Jean-Marc ILLES

Là, je vais repasser la parole à Damien TOMASI. Sur le bruit du pôle d'échange, Damien vous a fait quelques orientations générales. Nous avons parlé des bruits autour de la gare, effectivement. Nous pouvons peut-être montrer un peu précisément les dispositifs techniques – parce que nous avons un peu fouillé sur ce qui était faisable – qui permettent de gérer, de diminuer le bruit de la gare. Ce qui a été dit tout à l'heure, c'est que nous entendons tout à fait ce que vous dites, Monsieur, dans le fait que les trains qui passent à haute vitesse font beaucoup de vibrations sur les rails, et occasionnent un bruit qui vient du roulement de l'essieu qui est sur le rail, et après, le bruit aérodynamique de l'engin lui-même par rapport à l'air. Ce sont deux sortes de bruit.

Comme tous les trains TER vont s'arrêter à Cannes-La-Bocca, évidemment, ces trains-là seront à vitesse beaucoup plus faible, et il y aura donc une diminution du bruit dû à la vitesse. Or le bruit dû à la vitesse est le bruit majeur du bruit ferroviaire technique.

Nous allons déjà vous montrer ce que nous pouvons imaginer au niveau de la gare, et aussi quelques exemples auxquels nous pouvons réfléchir. Même si les sujets réglementaires sont ce qu'ils sont, nous pouvons regarder les choses un peu particulières spécifiques pour la gare un peu au-delà du règlement, je n'y suis pas opposé, mais déjà sur l'aspect gare, ce que nous pouvons faire au niveau du bruit de la gare elle-même.

Damien TOMASI

Je peux redire ce que j'avais évoqué tout à l'heure, c'est qu'il y a plusieurs mesures de réduction qui sont envisageables au niveau des annonces. Ce que je vous ai dit tout à l'heure, c'est le fait d'avoir des systèmes qui permettent de détecter la présence de gens sur le quai ou pas, et d'adapter l'annonce sonore à cette présence ou pas.

La deuxième chose, c'est également un contrôle du niveau sonore ambiant. Je disais par exemple qu'effectivement, il y a peut-être des plages horaires où il y a moins de personnes et où il est assez inutile de mettre un volume sonore impactant. Nous pourrions donc moduler la chose.

Il y a d'autres choses qui peuvent être employées. Je ne les ai pas forcément illustrées, mais au-delà des haut-parleurs directifs – je pense que c'est assez intuitif comme dispositif, et à mon avis, nous l'avons un peu tous testé –, mais il y a des choses dans les aménagements au niveau des quais qui peuvent aussi être aménagées. Il peut y avoir des zones de roulement absorbant, il peut y avoir des murs antibruit qui sont disposés à la source pour éviter le bruit du contact rail/roue. Tout cela, ce sont des procédés que nous utilisons assez classiquement au niveau des gares nouvelles.

Après, pour répondre à la question plus précise de la prise en compte du bruit émis par l'apport du mode routier, je vous avouerais que ce n'est pas pris en compte dans les études actuelles. Ce n'est pas quelque chose qui est classiquement fait parce que – ma réponse va être un peu abrupte – ce n'est pas de la responsabilité de SNCF Réseau que de gérer directement le flux routier. Nous pouvons avoir une approche experte de la chose, mais classiquement, dans les modélisations, cet impact indirect n'est pas étudié, n'est pas réglementé. Cela, je ne l'ai donc pas vu.

Jean-Marc ILLES

Ce qu'il faut voir sur ce sujet, c'est qu'il n'y a pas de parking au sud – cela pourrait être complété par Philippe HOLSTEIN –, c'est-à-dire que nous misons vraiment sur les transports en commun. Les

pôles d'échange que nous créons n'ont pas de sens si nous n'avons pas une connexion parfaite entre la fréquence des TER et la diffusion des gens avec les modes actifs et les transports en commun. Le but n'est donc pas d'amener des voitures. Le but est que les gens prennent le vélo. Nous avons vu qu'il y avait des parcs à vélos très dimensionnés. Nous avons vu qu'il y avait des transports en commun qui étaient bien répartis de part et d'autre et, au sud, il n'y a pas de zone de parking, donc l'aspect routier est assez marginal au sud.

Philip DUNN

Oui, mais il y a les places de dépose-minute. Elles passent devant la résidence pour déposer les gens.

Jean-Marc ILLES

Il y a la dépose-minute, c'est vrai.

Philip DUNN

Du coup, cela va ajouter plein de bruit alors qu'aujourd'hui, entre le tennis et Sicasil qui est fermé la nuit, nous n'avons pas de bruit à partir de 18 heures parce qu'il n'y a plus personne.

Jean-Marc ILLES

Dans la plage, effectivement, où les TER fonctionnent, mais les TER ne fonctionnent pas la nuit. Ils fonctionnent dans une plage horaire élargie, mais pas de nuit. Comme je vous le dis, le projet ne fonctionne que si les transports en commun et les modes actifs sont intensifiés. Le but n'est pas que les gens viennent en voiture. Il y a la dépose-minute, vous avez raison, c'est un sujet, mais je ne pense pas que ce sera quelque chose de très important par rapport à l'afflux qu'il y aura vis-à-vis des modes actifs et des transports en commun. En tout cas, c'est ce que nous visons. Mais nous entendons votre remarque, effectivement. Dont acte.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je crois que Monsieur QUEVREMONT qui est garant de la concertation souhaitait intervenir sur la question du bruit.

Philippe QUEVREMONT

Oui. Je ne l'ai pas dit en début de réunion, mais il m'est interdit de prendre position sur les projets, mais j'ai tout à fait le droit – et c'est même mon rôle – de poser des questions au maître d'ouvrage quand je pense que cela peut éclairer le public. J'ai lu comme, je le suppose, beaucoup de

personnes, le document qui a été mis en ligne et je suis frappé, pour les questions de bruit, par l'importance des annonces faites en gare. Vous l'avez dit vous-même tout à l'heure. J'ai été utilisateur pendant longtemps du RER en Île-de-France, et il circule sans annonce systématique en gare. Les haut-parleurs sont réservés aux situations particulières comme une grève ou des problèmes de circulation intenses.

Ma question est donc la suivante : est-ce qu'il y a une réglementation qui oblige à faire des annonces en gare ou est-ce que nous pourrions, comme en Île-de-France, concevoir une exception à cette réglementation et remplacer, la plupart du temps, les annonces sonores par des annonces visuelles, comme c'est fait en Île-de-France ?

Jean-Marc ILLES

Je ne sais pas si nous avons la réponse, mais je vais passer la parole à Philippe HOSTEIN qui est le maître d'ouvrage de Gares & Connexions, s'il a la réponse. Si nous ne l'avons pas, nous la mettrons par écrit. Est-ce que Philippe, tu peux nous rejoindre ?

Philippe HOLSTEIN rencontre toujours des difficultés de connexion.

Jean-Marc ILLES

Peut-être que Roland a la réponse. Moi, je ne l'ai pas, mais c'est une question tout à fait pertinente.

Roland LEGRAND

Pour la référence de Monsieur QUEVREMONT aux gares d'Île-de-France, nous sommes dans un autre système puisque nous ne parlons pas de TER, mais de RER métropolitain avec un autre système d'information voyageurs, plus visuel. Pour pratiquer néanmoins ce réseau, je peux vous dire qu'il y a quand même un certain nombre d'annonces, tout particulièrement actuellement avec la situation sanitaire, qui sont faites.

Par contre – et j'entends bien, évidemment, les remarques qui sont faites par l'interlocuteur –, nous avons développé au sein de la SNCF des programmes à la fois de diminution du volume sonore des annonces, mais également ce que nous appelons la « directivité » qui permet quand même de réduire l'incidence. Là-dessus, je pense qu'il faut être assez raisonnable : nous n'arriverons pas à aucune gêne. Par contre, nous sommes tout à fait capables de réduire l'incidence de ces messages. Je rappelle en plus que nous sommes ici dans un équipement public : tous les modes d'information à la fois pour les malentendants et pour les non-voyants doivent être mis en œuvre à cette échéance. Il faut donc se mettre dans le respect de l'accessibilité pour un tel équipement public,

mais je comprends bien la sensibilité sur la sonorisation, et nous développons des programmes de recherche dans le sens de l'atténuation de ces nuisances.

Jean-Marc ILLES

Je pense que Philippe HOLSTEIN pourra nous apporter des éléments complémentaires, s'il arrive à nous rejoindre.

Philippe HOLSTEIN Direction des grands projets, SNCF Gares & Connexions

Je suis désolé. Je ne comprends pas. Mon micro a du mal à s'enclencher. J'ai bien entendu la question. Il y a deux questions pour lesquelles je voulais participer à la réponse, c'est le sujet des annonces sonores, effectivement. C'est une préoccupation que nous avons de façon générale en termes d'exploitation de la sonorisation et, pour répondre à Monsieur QUEVREMONT, il y a un certain nombre d'annonces qui sont réglementairement obligatoires. Ce sont par exemple les annonces qui annoncent un train sans arrêt pour demander aux gens de se reculer par rapport à la bordure du quai. C'est une annonce qui est absolument obligatoire. L'autre famille d'annonces sonores qui sont absolument obligatoires aussi, c'est en situation perturbée, c'est-à-dire quand les trains ne sont plus aux heures normales ce qui demande donc d'apporter de l'information qui vient compléter l'information visuelle.

Mais, pour toutes les autres annonces, en fait, dans des milieux urbains – c'est le cas effectivement en région parisienne et nous pourrions tout à fait l'envisager ici –, on cherche à prendre beaucoup de précautions pour limiter le nombre d'annonces, et en particulier, en multipliant les écrans d'affichage de façon à ce que cela puisse toucher l'ensemble des gens qui sont répartis sur le quai. Cela ne résout effectivement pas le problème des mal voyants. Un certain nombre d'annonces sont donc quand même nécessaires, mais nous arrivons quand même à limiter en grand nombre les annonces que nous diffusons avant dans les gares de façon générale quand on est en milieu urbain et que l'on cherche à minimiser la nuisance.

Voilà la réponse que je peux apporter et puis, effectivement, c'est un sujet récurrent qui concerne la France entière, mais pas que, c'est-à-dire que dans toutes les gares du monde, nous avons ce problème-là. Des recherches portent bien sur ce sujet-là, mais tout ce qui a été présenté tout à l'heure comme dispositions, sont de plus en plus déployées, notamment les dispositions de repérage de la nécessité d'annonce. Quand personne n'est sur le quai, évidemment, nous n'avons pas forcément besoin – et nous savons le détecter – de diffuser. Cela, c'était sur le sujet de la sonorisation.

Je voulais juste apporter un complément de réponse à ce qui a été dit concernant le bruit que pourrait générer le fonctionnement de la partie sud de la gare, sans vouloir, bien sûr, le minimiser de façon exagérée, mais vous aurez remarqué quand même – et c'était aussi l'une des questions de l'auditoire – que l'essentiel des fonctionnalités sont placées au nord des voies – ce sont toutes les fonctionnalités d'intermodalité, évidemment – et nous avons voulu au contraire essayer d'apaiser très fortement l'accès sud de la gare, puisque l'idée, vous l'avez bien compris, c'est de donner à la fois accès aux quais depuis le sud comme le nord – il était donc important d'avoir une gare biface –, mais par ailleurs aussi, il était nécessaire de créer cette passerelle comme lien nouveau urbain, donc une porte au sud obligatoire, mais avec une volonté vraiment d'apaiser l'espace sud en créant un grand espace public qui soit confortable, qui soit végétalisé, qui soit apaisé le plus possible et qui soit tourné vers le piéton essentiellement. Comme mes collègues Roland LEGRAND et Jean-Marc ILLES l'ont dit, nous sommes là simplement à proposer une dépose-minute. Je conviens qu'effectivement, les gens peuvent parler fort et peuvent générer un bruit qui n'existait pas auparavant peut-être, mais cependant, nous ferons en sorte évidemment de réduire très fortement la vitesse de circulation des véhicules qui feront une boucle, en fait, autour de cet espace public nouveau – je pense que vous l'avez compris, nous tournons dans le sens inverse des aiguilles d'une montre – pour pouvoir déposer des gens à la fois pour les véhicules particuliers et pour les taxis. C'est ce qui est prévu là, et c'est la seule fonctionnalité, finalement, qui est prévue en dehors des arrêts de bus qui, eux, sont sur le boulevard du Midi, en termes d'intermodalité. C'est donc une façon, vraiment, de minimiser justement le risque de nuisances dans cet espace-là.

Stéphane SAINT-PIERRE

Philippe, je me permets, pour compléter ce qui vient d'être évoqué, de me faire l'écho de Madame Lillian COINUS qui a demandé à quelle distance la passerelle était prévue par rapport à la résidence, et à quelle heure le parking serait fermé. Ce sont deux questions qui viennent un peu prolonger ce qui vient d'être évoqué.

Jean-Marc ILLES

Ce sont des questions très précises qui méritent des réponses précises. Je passe la parole à Philippe HOLSTEIN aussi.

Philippe HOLSTEIN

Par rapport à la résidence Royal Palm – je suppose que c'est la question qui est posée –, le bâtiment qui est un bâtiment « porte d'accès » – je le redis, il n'y aura pas forcément beaucoup d'activité dans ce bâtiment, mais le principe, c'est vraiment de marquer la porte d'entrée de la gare sud – sera à une dizaine de mètres de la résidence Royal Palm, si c'est cela la question. Et, de l'autre côté, nous sommes beaucoup plus loin par contre, par rapport à l'autre résidence.

La deuxième question, c'était ?

Stéphane SAINT-PIERRE

La première, c'était la distance de la passerelle, et la deuxième, c'est le parking et à quelle heure sera-t-il fermé.

Jean-Marc ILLES

Tu as affiché des cotes, là. Je ne sais pas si tu le vois.

Philippe HOLSTEIN

Décidément, j'ai des problèmes techniques, ce soir. Non, je ne les vois pas. Tant mieux. Cela doit être assez parlant parce qu'effectivement, nous avons une vue pour cela.

Jean-Marc ILLES

Attends. Est-ce que vous pourriez remettre la vue avec les cotes. C'est toi qui l'as faite, donc tu la connais. Là, maintenant, il y a une vue sur les cotes avec la partie sud qui est cotée avec 34 mètres, 14 mètres, 10 mètres.

Philippe HOLSTEIN

Voilà. Cela confirme donc ce que je disais tout à l'heure : entre le bâtiment porte d'accès sud et la résidence Royal Palm, nous avons une dizaine de mètres. La passerelle était beaucoup plus loin. Elle est plutôt à une trentaine de mètres. Cela répond à la question, je pense.

Pour la question des horaires, le principe, évidemment, de toutes les fonctionnalités qui sont associées au pôle d'échange multimodal, c'est qu'elles soient accessibles aux heures d'ouverture de la gare. Cela, aujourd'hui, nous ne savons pas le dire. Nous ne connaissons pas les amplitudes horaires, mais nous pouvons supposer que, pour du train du quotidien, ce soit relativement tôt le matin pour l'ouverture (aux alentours de 6 heures du matin, peut-être), et le soir, je ne sais pas exactement, mais cela pourrait être quelque chose comme 22 heures, certainement, voire plus peut-être pour assurer une continuité et un service aussi aux heures extrêmes. Donc, l'ensemble

des fonctionnalités seront « inactives », inopérantes et inaccessibles en dehors de ces horaires d'ouverture de la gare.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je crois qu'il y a un complément de question – après, je passerai la parole à Monsieur BLANGÉRO –, toujours sur cette question de passerelle. Peut-être pouvons-nous l'aborder maintenant, à la demande Monsieur Philip DUNN. Je vous relaise la parole. Veuillez activer votre micro. Allez-y.

Philip DUNN

Juste une petite question. Nous parlons de la passerelle. Est-ce que cette passerelle est publique ? Du coup, cela pourrait permettre aux gens de se garer d'un côté et après, de traverser pour accéder à la plage. Du coup, il va y avoir une augmentation importante des gens qui vont accéder aux plages dans le secteur et, bien sûr, beaucoup plus de monde entre les bâtiments, beaucoup plus, peut-être de challenge de sécurité, etc.

Jean-Marc ILLES

Vous avez raison. Sur ce sujet, peut-être, avant de passer la parole à Philippe HOLSTEIN, je ne sais pas si quelqu'un de la Mairie de Cannes peut répondre puisque la notion de « publique » et « transversale » de la passerelle est aussi un choix un peu concerté puisque ce n'est pas une fonctionnalité ferroviaire que la passerelle soit publique, c'est une fonctionnalité urbaine. Je ne sais pas si quelqu'un de la Mairie de Cannes souhaite apporter un éclairage. Sinon, Philippe le fera. En tout cas, la passerelle sera bien publique. Elle sera mixte. Elle sera publique et ferroviaire. La fonctionnalité ferroviaire est nécessaire. Philippe ou Roland, voulez-vous compléter ?

Stéphane SAINT-PIERRE

Il y a Thomas ONZON pour la Collectivité, qui souhaite la parole. Donc, je la lui passe pour apporter des éclairages.

Thomas ONZON, Directeur général des services techniques de la ville de Cannes

Bonsoir. Effectivement, la Mairie a souhaité que la passerelle puisse aller de la ville à la ville, et ne desserve pas uniquement les quais, ce qui permettra une plus grande porosité entre le nord et les sud des voies ferrées puisque c'était un élément qui a déjà été maintes fois souligné, le fait que cette voie ferrée coupait l'ensemble de La Bocca du littoral, et qu'il n'y avait pas beaucoup de traversées qu'elles soient souterraines ou en passerelles. Donc, la Mairie a effectivement relayé

auprès de la SNCF la demande que cette passerelle puisse être de la ville à la ville et permette d'accroître la perméabilité entre le nord et le sud de cette voie ferrée, cette voie ferrée faisant une grande barrière. Pour le moment, la SNCF a entendu cet élément, et la passerelle est effectivement prévue pour desservir les quais de la gare et aller de la ville à la ville.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Est-ce qu'il y a un complément de SNCF Réseau ?

Jean-Marc ILLES

Je pense que tout a été dit, effectivement.

Philippe HOLSTEIN

Je voudrais simplement ajouter quelque chose sur le stationnement. Je voulais juste dire que les stationnements qui sont de part et d'autre de la passerelle seront réservés aux usagers du pôle multimodal. C'est vrai bien sûr pour le parking au nord, mais ce sera vrai aussi pour la dépose-minute. L'idée, c'est de ne pas proposer ou prendre le risque qu'il y ait des usages détournés, que les gens viennent se garer de part et d'autre de la passerelle pour d'autres usages que pour la gare. Nous aurons donc des contrôles d'accès systématiquement qui permettront aux gens d'accéder à condition seulement qu'ils viennent chercher ou déposer quelqu'un, ou se stationner pour prendre le train.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je vais proposer à Gérard BLANGÉRO de prendre la parole. Activez votre micro.

Gérard BLANGÉRO

D'abord, bonsoir à tout le monde. En premier, j'ai une question un peu affective étant donné que j'ai travaillé 33 ans dans cette gare, et je suis désolé, mais cela me fait mal de voir dans quel état elle est actuellement. C'est un premier point. Maintenant, la ville de Cannes a des projets pour le bord de mer. Est-ce que la SNCF en a tenu compte avec l'emprise de terrain ? C'est une chose. Et l'accès, pour venir à la gare, cela va être très bien, mais actuellement, les routes sont déjà saturées. Tout à l'heure, j'ai entendu, je crois, Monsieur HILLES, qui a dit qu'il ne tenait pas compte des routes, et que les gens comptent beaucoup sur le vélo, mais il ne faut pas oublier que tout le monde n'habite pas en Hollande ou en Belgique où c'est bien plat. Je voudrais donc un peu savoir ce qui est prévu parce qu'il y a beaucoup de gens qui viennent de Tanneron, d'Auribeau. Ça monte,

c'est un peu dans l'arrière-pays, et si nous comptons les récupérer dans le train, peut-être qu'il faut qu'ils aient des routes pour venir.

Ensuite, le financement, est-ce qu'il a été prévu ?

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Donc, plusieurs questions.

Jean-Marc ILLES

Merci, cher collègue. Effectivement, dans le projet tel que nous l'avons conçu, un des points forts par rapport à d'autres zones, c'est que nous avons réussi à travailler très bien avec la ville de Cannes qui nous a fait modifier notre projet. Le projet initial que nous avons envisagé, ce n'est pas celui que vous voyez là. La prise en compte des projets urbains de la ville de Cannes a été au cœur de nos préoccupations, c'est-à-dire que – cela pourra être complété par Monsieur ONZON – nous avons vraiment fait un travail en synergie pour que le projet ferroviaire soit une opportunité pour améliorer des choses dans cette zone de La Bocca. Nous avons parlé de la traversée urbaine, nous avons aussi parlé de l'hydraulique. C'est aussi un projet d'améliorer la zone hydraulique. Nous savons que, dans une zone inondable, s'il n'y a pas un projet ferroviaire, on n'en profite pas pour créer un ouvrage hydraulique qui va mieux drainer les sujets. Un projet ferroviaire est donc toujours un levier pour améliorer des choses autour. Donc, oui, nous avons travaillé avec la mairie de Cannes, avec les projets qu'elle nous a indiqués, c'est-à-dire le projet Grand Ouest dont nous avons parlé. Donc, c'est bien un travail que nous avons fait en commun.

Ensuite, sur les voitures, effectivement, il y a pas mal de transports en commun. Nous avons prévu – mais là, je vais peut-être redonner la parole à Philippe HOLSTEIN – quand même des parkings pour les véhicules. Du côté du pôle d'échange, il y a donc bien quand même possibilité de recevoir des voitures, et le cheminement routier est un sujet important, c'est-à-dire qu'il faut que nous montrions que notre projet est compatible, mais là aussi, ce n'est pas à la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau de faire la partie routière. Vous le savez. C'est une autre maîtrise d'ouvrage, mais par contre, nous avons prévu, pour recevoir le parking – Philippe pourra peut-être compléter – au nord, et nous avons prévu – vous avez raison aussi – plutôt un développement doux. Alors, je n'ai pas dit que nous voulions « foutre dehors » la voiture. J'ai dit que ce n'était pas que les vélos, qu'il y avait aussi les transports en commun qui doivent être développés, mais l'accessibilité routière est certainement un sujet, et s'il y a des projets routiers, nous les mettrons dans l'enquête publique

pour montrer qu'ils sont compatibles avec le nôtre. Mais vous avez raison, pour accéder à la gare, il peut y avoir des sujets routiers. Je suis d'accord.

Est-ce que j'ai oublié un élément de la question ?

Gérard BLANGÉRO

Oui, le financement.

Jean-Marc ILLES

Le financement, comme je vous l'ai dit, c'est en cours. Je peux vous en dire deux mots. Le financement ne concerne pas que la gare de Cannes. Il concerne l'ensemble du projet, c'est-à-dire Marseille, le Var, et la navette azurée (phases 1 et 2). Nous avons besoin d'éléments financiers pour aller à l'enquête publique. Sinon, juridiquement, cela ne tient pas la route. Ce ne sont pas des garanties totales, mais c'est ce que nous appelons un « protocole ». Nous en avons besoin et là, il y a pas mal de scénarios qui sont envisagés. La Région, donc les équipes de Monsieur MUSELIER, est très active pour rechercher un financement. Il y a des pistes de financements européens. Il y a les collectivités qui seront mises à contribution, et il y a un scénario un peu compliqué qui est lié à la dernière loi du Gouvernement qui s'appelle la loi LOM (Loi d'orientation des Mobilités) qui est de créer un établissement public. Alors, je ne sais pas si vous connaissez le Grand Paris, mais le Grand Paris, c'est un établissement public qui a pour mission d'aller chercher des financements divers et variés. Il y aurait donc une piste un peu spéciale de rechercher des financements avec ce que nous appelons un établissement public de financement.

Ce sont des ébauches. Tout cela est en cours d'élaboration, mais sous six mois, il faut que nous ayons des éléments concrets là-dessus. Voilà donc quelques pistes que je peux vous donner : l'établissement public de financement et la contribution de l'État. Ce que nous savons, c'est que l'État participera déjà à 50 % sur le projet. Cela, c'est déjà acquis.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour votre question. Merci pour ces éléments de réponse. Il n'y a pas d'autres personnes qui demandent la parole tout de suite.

Jordan FLEURUS

Monsieur LORGNET demandait la parole.

Stéphane SAINT-PIERRE cherche à établir une connexion avec Monsieur LORGNET.

Jean-Pierre LORGNET, responsable transports du SID

Je vous prie d'abord de m'excuser pour ce mode de communication, mais j'ai eu quelques difficultés, en effet, à me connecter et à vous joindre, notamment, par le micro de l'ordinateur. Le téléphone, une bonne vieille invention du XXe siècle va y suppléer.

J'aurais voulu intervenir sur différents points. Le premier, puisque j'ai constaté qu'en effet, des élus et des agents de collectivités représentants de chambres consulaires étaient là, je vais commencer par là avec un sondage qui est paru dans la Gazette du 30 novembre dernier, par lequel on les interrogeait, et huit d'entre eux ont répondu à ce sondage sur le principal enjeu de notre territoire sur les cinq prochaines années, et les deux enjeux qui arrivent en tête sont : répondre aux enjeux environnementaux pour 50 % et développer la mobilité pour 38 %. Je ne vais pas décliner les autres. Cela se suffit. Pour ce soir, en effet, nous pouvons considérer que nous sommes complètement dans le sujet sur cette affaire-là.

Sur l'aspect Navette azurienne, puisque c'était un des points qui étaient développés dans le dossier de communication à la page 5, j'aurais juste voulu avoir une confirmation du fait que les trains qui ont pour origine les Arcs et Draguignan à destination de Cannes-Voyageurs actuellement, auront pour arrêt définitif la gare nouvelle de Cannes-La-Bocca et que donc ces trains qui – je le vois le matin – stationnent en gare de Cannes-Voyageurs seront arrêtés en gare de Cannes-La-Bocca.

Ma deuxième analyse va porter sur la gare de Cannes-La-Bocca telle que vous l'envisagez, et revoir les choses telles qu'elles avaient été présentées en septembre 2019 parce que le document de concertation 2019 sur le projet Sicasil me paraissait extrêmement intéressant dans son dessin, et j'ai l'impression que cette copie 2020 était malheureusement à mon sens plutôt orientée sur un virus que j'appellerais « EV2 » (Espaces Verts-Vélos). Je vais m'expliquer là-dessus parce que nous le voyons très bien sur les coupes que vous avez jointes. Nous avons en effet des espaces verts extrêmement importants qui ont été privilégiés alors qu'ils existaient aussi sur la version de septembre 2019. Quant aux vélos, je vais pouvoir vous développer un peu plus loin, en effet, s'il en est, compte tenu de la volumétrie des parkings qui sont envisagés.

Le point important - pour rejoindre ce qu'a dit tout à l'heure, Monsieur BOUZETIT -, concerne la *slide* 50 qui me paraît extrêmement intéressante puisque c'est celle qui présente la gare avec notamment sa version pré-TGV, et c'est un élément sur lequel je souhaiterais insister et sur lequel en effet, aussi bien Monsieur LEGRAND que Monsieur ILLES et Monsieur COUVERT insistent : c'est un élément extrêmement important de ne pas commettre d'erreurs dès le début de ce projet et d'ainsi inciter à ce que tout le projet vienne, un peu comme un puzzle ou un lego, s'emboîter et

ainsi, assurer à la fois pour les travaux à venir sur cet espace, que toutes les possibilités soient ménagées.

À cet égard, par rapport à la *slide* 50, j'ai une question qui va être la suivante : vous montrez, sur le document de concertation, à la page 9, une emprise prévisionnelle de la gare TGV en phase 3 qui elle est située – si nous prenons l'orientation sud-nord – à l'est, et la *slide* 50, elle, envisage plutôt des développements sur la partie ouest, c'est-à-dire vers l'avenue de la Roubine et les résidences situées à l'ouest de la gare. J'aurais donc voulu avoir des précisions sur ces différences d'emplacements qui sont envisagées pour l'emprise prévisionnelle de la gare TGV en phase 3.

L'élément suivant que je souhaiterais développer est celui de la passerelle puisque je constate avec plaisir, justement, dans cette nouvelle *slide*, que cette passerelle envisage d'être élargie. Je rejoindrais ce que disait Monsieur QUINTON à propos de la passerelle à Antibes. Je rappelle que celle-ci est actuellement fermée depuis la fin du mois de novembre dernier, visiblement sans aucun travaux. Les usagers du PEM d'Antibes sont actuellement obligés de faire 800 mètres pour rejoindre la gare d'Antibes. C'est une situation qui ne peut être acceptée sur le dimensionnement de la passerelle qui est à réaliser sur l'emplacement de la gare TER de Cannes-La-Bocca.

L'élément suivant que je souhaitais développer...

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur LORGNET, est-ce que nous pouvons proposer à SNCF Réseau déjà de répondre à vos premières questions parce que les premières vont être assez éloignées, et puis vous poserez les dernières dans un second temps si vous en êtes d'accord ?

Jean-Pierre LORGNET

Tout à fait. Cela m'agréa parfaitement.

Jean-Marc ILLES

Nous allons commencer par les pôles d'échange. Je propose à Philippe HOLSTEIN s'il peut nous rejoindre, sinon à Roland LEGRAND, de répondre sur le « virus espaces verts et vélos », parce que c'était cela, le sujet.

Roland LEGRAND

Je ne sais pas s'il y a un « virus » (*rires*). Il est sûr que nous sommes là dans une problématique, une tendance, très générale qui consiste à la fois à proposer des solutions compatibles avec les enjeux de mobilité, notamment le développement des mobilités douces, d'une part, et d'autre part,

prendre en considération les enjeux climatiques, et notamment proposer dans les projets d'aménagement beaucoup d'espaces verts pour limiter les points chauds que nous connaissons, et tout particulièrement dans le sud de la France. C'était des études qui avaient déjà été faites depuis quelques années, mais qui ont été concrétisées là avec des propositions faites par la municipalité d'un projet de grand quartier futur pour, justement, travailler sur ces thématiques en intégrant la gare. Nous savons que les espaces ferroviaires sont des foyers de points de chaleur et donc, il est très important pour nous de composer, à la fois sur la végétalisation – pour moi, ce n'est pas un virus, mais une tendance tout à fait légitime parce que cela améliore aussi le confort des habitants – et puis sur les sujets de mobilité. Il est très important, là aussi, d'accompagner la tendance générale sur des mobilités actives et donc, effectivement, la passerelle. Nous avons prévu qu'elle soit accessible aux vélos, et nous devons proposer évidemment du stationnement adapté.

Jean-Marc ILLES

Il est vrai qu'il y a des chiffres importants qui peuvent un peu surprendre (210, etc.), mais c'est quelque chose d'indicatif. Cela ne pose pas de difficulté de les réduire. Disons que s'il n'y a pas besoin de ce nombre de places, nous pourrions les réduire sans difficulté et faire autre chose à la place. Mais disons que c'est plutôt une potentialité qu'une cible que nous nous fixons.

Il y avait ensuite la question sur l'accessibilité, toujours aux Arcs – je crois que c'était cela, la question – par rapport à La Bocca. Dans la cible de la phase 2, il y a bien effectivement deux TER par heure qui pourront permettre d'aller de La Bocca aux Arcs. Par contre, ils ne seront plus terminus, c'est-à-dire que nous aurons évidemment une liaison jusqu'à Vintimille.

Voilà pour les questions. Est-ce qu'il y avait d'autres points que nous avons oubliés ?

Stéphane SAINT-PIERRE

Il y avait – je ne sais pas si c'était une question – un point sur la passerelle élargie. Est-ce qu'elle serait bien élargie ?

Jean-Marc ILLES

Alors cela, c'est sur la phase 3. La phase 3 est indicative, c'est-à-dire que nous avons uniquement regardé la phase 3 pour pouvoir positionner la gare TER au nord, et garder cette compatibilité, cette anticipation, et éviter que nous la redéplacions, etc. La passerelle, évidemment, ce ne sera plus une passerelle. Ce sera une gare-pont. Nous ne parlons plus de passerelle, là. L'idée de la phase 3, le moment venu, ce sera de l'élargir, mais les études de la phase 3 ne sont pas faites. Ce que nous demande la décision ministérielle, c'est de regarder, pour la phase 3, les sujets fonciers

qu'elle pourrait générer, et de rendre une copie pour 2022, pour voir si nous irions vers une concertation, et donc éventuellement une enquête publique à partir de 2023 sur la phase 3. Donc, si nous avons des sujets sur la phase 3, de toute façon, nous reviendrons vers vous, il y aura une nouvelle concertation spécifique sur Cannes pour la phase 3.

Ce qu'il faut retenir du schéma, c'est une intention, effectivement. Je pense que d'avoir une gare-pont, cela paraît évident, et d'avoir cette emprise latérale où nous avons positionné la gare TER pour garder la possibilité, comme je l'ai dit, de faire à la fois du TER, du TGV, et aussi des travaux dessous, c'est probablement ce qui se passera, mais il y aura d'autres sujets à voir et, contrairement à la phase 2, il est possible que les phases 3 et 4 nécessitent des emprises foncières supplémentaires qu'il faudra voir le moment venu avec le public, avec la Ville, pour voir ce que cela donne. Donc, il n'est pas dit que la phase 3 se limite aux emprises suffisantes de SNCF Réseau, mais il est un peu tôt pour en parler. Nous reviendrons vers vous le moment venu quand nous ferons ces études-là. Là, ce que nous avons juste voulu, c'est ne pas faire de fausse manœuvre. C'est le seul intérêt.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Monsieur LORGNET, je vous propose de poursuivre sur la dernière partie de vos questions.

Jean-Pierre LORGNET

Tout à fait. Je me félicite en effet de ces réponses concernant les positionnements. Simplement, il faut que nous soyons précis sur l'orientation en phase 3 que vous avez sur la *slide* 50 qui, elle, est plutôt à l'ouest, alors que – je vous le répète – en page 9, nous avons une orientation nettement à l'est sur l'emprise prévisionnelle de la gare TGV phase 3, ce qui me semble être une légère imprécision que vous lèverez certainement d'ici la fin de la concertation.

Concernant le vélo, puisque je souhaiterais préciser ma pensée, loin de moi l'idée, en effet, de ne pas favoriser l'intermodalité. Simplement, je constate au quotidien, depuis 24 mois maintenant, l'échec total du parc à vélos à Cannes-Voyageurs dans lequel se trouvent deux deux-roues motorisés visiblement abandonnés, et trois vélos. Pour que les usagers qui sont régulièrement en gare de Cannes constatent la chose, c'est le parc à vélos qui est enclavé sous l'avenue Bouchaga-Boualam, sous le viaduc et qui est, de fait, totalement invisible. Pour reprendre les propos développés avant-hier sur la gare de La Pauline, ces parcs à vélos sont bien uniquement accessibles avec une carte Zoom alors que, dans d'autres gares de France, les développements de mini-box à vélos sont extrêmement intéressants plutôt que de partir sur des bâtiments garage à vélos qui me

paraissent disproportionnés, même si – je me répète – je me félicite, par exemple, d'avoir pu constater cet immense garage à vélos sous la gare de Strasbourg que vous connaissez tous très certainement.

Mon intervention suivante va porter sur les déplacements, l'intermodalité et les transports en commun. Je trouve très intéressant en effet de voir des lignes de bus au nord, mais plus encore, je souhaiterais que l'on nous assure des garanties concernant la ligne 22 (celle du bord de mer). Pour vous parler intermodalité en la matière, vous savez sans doute – et là, je parle plutôt aux initiés de la Communauté d'Agglomération de Cannes-Pays de Lérins et aux riverains – que la ligne 14 qui part de la gare du Bosquet pour desservir Cormoran, c'est-à-dire le nord de Thalès, est plus particulièrement dédiée aux salariés de Thalès qui peuvent prendre ce bus qui les amène directement depuis la gare jusqu'à leur entreprise. Avec cinq départs le matin, cinq retours le soir, je pense que cette navette de bus et ce service de bus pourraient très bien être remplacés par un accroissement de service sur la ligne 22 puisque Thalès, premier employeur de Cannes, dispose, sur la façade sud, d'au moins, à ma connaissance, deux portails sécurisés d'accès qui permettraient donc à ces salariés de gagner du temps de transport pour rejoindre leur lieu de travail et en partir le soir allant d'ailleurs aussi bien en moins de cinq minutes sur la façade sud de la gare TER-Marchandises.

Autre point que je souhaite aborder sur la façade sud, c'est celui que j'avais évoqué lors de la concertation de 2019 qui est celui d'envisager – après tous les modes, et notamment le mode maritime – de convertir peut-être, ou d'adapter, la passerelle-jetée qui est à côté de l'établissement « Le cabanon », et de prévoir que celle-ci puisse peut-être, à l'avenir, accueillir en effet des navettes maritimes qui pourraient venir depuis Théoule, voire Mandelieu, et ainsi assurer, comme c'est le cas dans les meilleures villes de France classées dans les déplacements, une alternative maritime à l'arrivée dans cette gare.

Cet aspect maritime évoque aussi, pour les enjeux hydrauliques, puisque c'était une campagne de la ville de Cannes en 2019 et 2020 – et il ne faut pas l'oublier – le risque Tsunami au sud, pour voir aussi comment cette gare, certes, a été inondée en 2015 par le nord et la Frayère, mais il faudrait prendre en compte aussi ce risque dans les études, et je pense que cela est fait en perspective de la DUP, que ce sera dans le dossier de la DUP.

Je vais peut-être m'arrêter là. Comme cela. Et puis j'aurai encore deux ou trois petites questions. Ce sera peut-être plus simple. J'apprécie ce mode de communication question/courte réponse.

Jean-Marc ILLES

Pour le sujet des bus, transports en commun et de la navette maritime, je ne sais pas si la Ville peut apporter quelques compléments ou Bernard COUVERT.

Thomas ONZON

Actuellement, la Communauté d'agglomération Cannes-Pays-de-Lérins a une navette maritime en été qui va du port de Cannes au port de Mandelieu et aux deux ports de Théoule, mais cela ne fonctionne que sur les périodes estivales et, pour le moment, il n'est pas prévu d'arrêt de cette navette en face de la gare de Cannes-La-Bocca, notamment parce qu'il n'y a pas d'apponnement prévu. La Mairie a le projet de requalifier le ponton de la Darse qui n'est pas loin, mais le ponton de la Darse n'est prévu que pour de la promenade piétonne parce que les services de l'État ne souhaitent pas, aujourd'hui, accepter quoi que ce soit d'autre qu'une promenade piétonne, donc pas d'activité économique ou de choses de ce genre-là. Nous n'avons donc pas creusé davantage le sujet puisque, de toute façon, il y avait un veto des services de l'État sur cet aspect-là.

Par contre, le ponton de la Darse, conformément aux engagements de David LISNARD, va être réhabilité complètement à partir de l'automne 2021, et nous devrions avoir l'enquête publique pour la concession d'occupation du domaine public début 2021. Ça, c'est quelque chose qui avance, mais qui ne prévoit pas d'arrêt de la navette maritime pour les raisons que j'ai décrites et qui dépendent des services de l'État et de la stratégie des services de l'État sur ce que nous faisons du domaine public maritime. Voilà ce que je pouvais vous en dire.

Jean-Marc ILLES

Il y avait aussi une question sur l'organisation des lignes de transport au nord, je crois (ligne 14).

Thomas ONZON

Alors, sur les lignes de transport de bus, la Communauté d'agglomération Cannes-Pays-de-Lérins a la compétence Autorité organisatrice des Transports Urbains. Ce sont donc eux qui gèrent ce genre de choses, notamment au travers de la régie Palm Bus. Le réseau aujourd'hui est structuré comme c'était montré dans la présentation qui a été faite et cela apparaît aussi dans le livret. Aujourd'hui, le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qui est la voie structurante passe sur l'avenue Francis Tonner. Par contre, la CACPL a un projet de restructurations de ses lignes à horizon 5 à 10 ans, qui seront proposées dans le cadre du plan de mobilité qui est la nouvelle version de ce que nous appelions avant le « Plan de déplacement urbain », et la CACPL va mener, dans les semaines et mois à venir, des concertations sur le nouveau plan de mobilité de l'Agglo et, dans le

cadre de ces concertations et de ce projet de nouveau plan de mobilité, la CACPL présentera sa vision à moyen et long terme en termes de structuration du réseau. C'est la *slide* qui vous est présentée là. Donc, ce n'est pas encore le schéma de bus. Par contre, c'est ce vers quoi l'Agglo souhaite tendre, et notamment l'actuelle ligne 2 deviendrait la ligne structurante C qui aurait un tracé légèrement modifié, notamment pour desservir la nouvelle gare TER de Cannes-La-Bocca et puis, dans un second temps TGV. C'est donc la ligne 2 qui deviendrait la ligne C, et le nouveau réseau, à horizon 5 à 10 ans, de la CACPL pourrait avoir les trois lignes structurantes A, B et C du réseau Palm Express, comme c'est marqué là. Une desservira la gare et nous aurons donc vraiment une intermodalité relativement forte entre la gare TER, les quatre lignes de bus desservant 7 terminus (dans 7 directions différentes), les vélos en quantité importante.

Cela n'a pas été dit, mais la Mairie, sous l'impulsion de David LISNARD met en œuvre depuis 4 ans maintenant un plan de déploiement très important de pistes cyclables, et le Maire souhaite que nous enclenchions la vitesse supérieure. Nous aurons donc une bonne accessibilité de ce côté-là aussi. Voilà, Jean-Marc, ce que je pouvais préciser concernant l'intermodalité autour de la gare sur les compétences qui relèvent de l'Agglomération.

Jean-Marc ILLES

D'accord. Après, il y avait une question sur le risque tsunami.

Monsieur Thomas ONZON

Alors, je peux apporter des précisions aussi. La commune de Cannes – cette fois, c'est sous la casquette Commune – et David LISNARD, comme il a eu l'occasion de le dire plein de fois, a mis les risques au cœur de ses problématiques d'aménagement. Depuis 2014, nous avons un adjoint aux risques majeurs et la ville de Cannes, sur le risque spécifique tsunami pour lequel nous sommes interrogés, est en lien avec le CENALT (Centre d'alerte aux tsunamis). C'est l'organisme international qui fait les mesures de sismicité à travers la Méditerranée pour pouvoir alerter les pouvoirs publics, et notamment le ministère de l'Intérieur et le COGIT sur l'éventuel déclenchement d'un séisme pouvant amener à un tsunami. La ville de Cannes est la seule collectivité locale de France en contact direct à ce jour avec le CENALT, et les gens du CENALT sont déjà venus en mairie de Cannes faire des conférences de présentation du risque sismique. Je ne sais pas si les gens qui nous écoutent ont suivi cela, mais l'an dernier, le CENALT est venu expliquer en novembre – me semble-t-il – comment fonctionnaient le risque sismique et sa transformation en risque tsunami, et comment fonctionnait la chaîne d'information. Donc, sur le risque sismique, nous avons

déjà fait trois ou quatre exercices d'état-major et de descente d'information, et nous avons fait il y a deux ans un exercice grandeur nature de mise en sécurité des gens autour du Vieux-Port, du Palais des Festivals, et monter sur la colline du Suquet pour tester, avec le réseau de haut-parleurs que la commune a déployé, comment nous arrivons à faire ces informations. Ce genre de choses est donc pris en compte au niveau de la Commune, et je pense que nous sommes les premiers en France sur ce type de thématique.

Après, pour rassurer tout le monde sur la grandeur du risque, la vague ne dépassera pas deux ou trois mètres, et les zones hors d'eau de sécurité, c'est à partir de cinq mètres l'altitude dans les échanges que nous avons avec le CENALT et les services de l'État. Il n'y a donc pas un trop grand risque non plus. Il ne faut pas avoir peur outre mesure.

Jean-Marc ILLES

Je peux peut-être compléter avec la partie Réseau. Nous avons en fait déjà des systèmes de capteurs qui sont plutôt sur les lignes LGV. Ce sont des capteurs sismiques, justement, qui mesurent cela, et qui conduisent évidemment à ralentir les trains ou à les arrêter puisque plus les trains vont vite, plus le risque de déraillement est fort s'il y a un tremblement de terre, un séisme ou un tsunami. Nous envisageons aussi – et ça, c'est à l'étude, il y a quelques sujets techniques à approfondir – de mettre des capteurs en cas d'inondation pour arrêter les trains en gare avant que l'eau ne monte, et jouer directement aussi sur la signalisation. Nous avons déjà ce type de capteurs, mais ce sont des informations données au poste d'aiguillage. Cela nécessite des mesures humaines de l'aiguilleur. Là, cela jouerait directement sur la signalisation.

Je pense que nous allons regarder. Les capteurs sismiques, cela existe, mais les sujets de capteurs hydrauliques pour les niveaux, il faut que nous regardions ce que nous pouvons faire, mais ce sont des choses que nous sommes en train de regarder et qui seront renseignées dans l'étude d'impacts.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je crois que Monsieur LORGNET avait encore une ou deux questions. Après, il y a d'autres personnes qui souhaitent intervenir. Monsieur LORGNET, les dernières questions ?

Jean-Pierre LORGNET

Oui, je vais reprendre et terminer mes questionnements. Les derniers questionnements vont aller sur le bâti, et je vous avoue qu'entre la version 2019 qui me paraissait très plaisante en effet (les images de synthèse de la gare), notamment parce qu'elle limitait en bâtiment Voyageurs au sud le bâti, mais aussi au nord de la chose. Là, j'ai l'impression – et pourtant j'ai une image cannoise

puisque Monsieur ONZON a beaucoup parlé de Monsieur LISNARD – que l'on nous propose là, sans que ce soit vraiment visible, deux bunkers : un au nord et un au sud, ces bunkers étant entourés de pistes cyclables et de rampes cyclables. Cela ne me paraît pas être du tout le type de bâtiments qui peut être intéressant aussi bien pour accueillir des voyageurs que, comme vous l'envisagez, dans un scénario pour y installer un commerce ou un exploitant. Quand je vois que le type de commerce qui est envisagé par exemple sur le nord, peut-être celui d'un maraîcher – c'est une idée que vous avez aussi développée sur la gare de La Pauline –, sincèrement, je pense que ledit maraîcher qui distribue les produits de la vallée de la Siagne ou autre, sera bien plus intéressé par le magnifique projet qui est prévu sur la place du marché à Cannes-La-Bocca que de s'installer dans ce bâtiment qui ne verra finalement passer que des voyageurs. Cela, c'est le premier développement que je voulais faire sur les deux bâtiments qui nous sont proposés en construction. Le deuxième, c'est par rapport à la situation actuelle puisque je rappelle que ce projet est celui du transfert de la gare TER de Cannes-La-Bocca sur le site de Cannes-Marchandises. L'éloignement par rapport à la situation actuelle où vous arrivez à constater qu'une vingtaine, voire une trentaine de voitures se positionnent en stationnement sur le boulevard du Midi exactement au droit de la gare actuelle de La Bocca, nous aurons un éloignement que j'estime autour de 180 à 200 mètres entre les trois bâtiments parking qui sont situés avenue de la Roubine, et les quais. Vous savez tous que cet éloignement va devenir en effet – moins sur l'automobile puisque c'est du contraint, mais sur d'autres – assez pénalisant. C'est pour cela que la longueur de cette passerelle et le positionnement de la gare comme l'avait dit Monsieur BOUZETIT au début de son intervention, me paraissent en effet très éloignés au nord, et réduire les distances pour permettre d'atteindre l'objectif, c'est-à-dire les quais et les services qui sont derrière (6 TER/heure), me paraît primordial dans les analyses. Il ne faut pas imposer des cheminements trop longs.

La dernière intervention va être plutôt sur l'aspect bruit, et sur la base de ce qu'a dit Monsieur QUEVREMONT, en effet, pour les systèmes d'informations voyageurs annoncés, je me félicite que la SNCF n'adopte pas les systèmes d'annonce qui sont en vigueur sur la régie Ligne d'Azur où nous avons des annonces de situation sanitaire et de port du masque qui sont faites toutes les trois minutes dans les abris. Ceci est quand même très désagréable. Il est très bien d'annoncer en effet pour la sécurité, les passages de trains, mais bien entendu aussi les perturbations, mais j'aurais souhaité voir développer deux aspects : le premier, c'est la limitation du son sur les avertisseurs de fermeture des portes. Lorsque les trains – et je pense particulièrement aux situations de croisement/évitement en gare de La Bosquet, descendant de Grasse, arrivant à stationner pour

faire le croisement autour de trois ou quatre, jusqu'à cinq minutes – les ouvertures/fermetures des portes déclenchent en effet des sons peu agréables, et je pense que cela peut être largement atténué.

La dernière chose à développer, peut-être, à mon avis : des annonces sonores – et là, je pense aux riverains de Royal Palm – qui ne se déclencheraient qu'en cas de présence physique sur le quai. Cela veut dire qu'en effet, on s'appuierait beaucoup plus sur les technologies, comme nous le voyons, pour le vélo, sur les autoroutes cyclables dans la région de Strasbourg, ou les candélabres s'allument au fil du déplacement du cycliste et ainsi, seule la présence physique permet d'activer la nuit.

Enfin, dernier point, *last but not least*, parce que celui-ci ouvre un projet extrêmement important sur lequel j'aurais souhaité que tous les participants portent une attention, c'est celui des énergies nouvelles, et la vraie énergie nouvelle, à mon sens, est l'hydrogène. Je sais que le Maire de Cannes en fait un élément très important de sa réflexion, et moi, je regarde les choses ainsi. Je m'aperçois qu'il y a un arc vertueux qui se trace depuis l'est de la France, notamment la région Grand Est, mais aussi le Centre-Val de Loire, la Nouvelle-Aquitaine, l'Occitanie et la région Rhône-Alpes, en vue de largement développer dans les trains le mode d'alimentation par hydrogène.

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur LORNET, je vous demande un peu de concision par respect pour les autres personnes qui attendent pour poser leurs questions.

Jean-Pierre LORNET

Tout à fait. Les essais sont concluants pour le développement du TER hybride. Je demande donc à ce que cet aspect soit envisagé, notamment grâce à la présence unique du dépôt Palm Bus, d'envisager la construction et l'édification d'un site de production d'hydrogène commun aux trains (SNCF) et aux bus. Le réseau de bus à hydrogène fonctionne parfaitement bien sur Pau, dans le Nord, et pour la partie trains, le projet va être particulièrement activé en Basse-Saxe en Allemagne. Je pense donc que préparer l'avenir, c'est celui-là. Prendre une longueur d'avance, ce n'est pas installer les sociétés de service qui développent l'hydrogène autour du circuit du Castellet, mais développer les crédits. En effet, la cote d'avance de la région Sud-Provence-Côte d'Azur, à mon avis, serait mieux orientée vers un développement de l'hydrogène sur ce projet d'alimentation de la ligne Cannes-Vintimille à l'hydrogène, et avoir ainsi un site de production commun avec le réseau Palm Bus.

Je vous remercie, et excusez la longueur de mon intervention.

Jean-Marc ILLES

Sur le bruit – je pense que Monsieur LORGNET –, n'était pas là, nous allons rapidement montrer le sujet des haut-parleurs directionnels puisque nous avons effectivement montré que pour tout ce qui est annonces en gare, nous avons les trois... L'idée de vous montrer cela, ce n'est pas que vous lisiez cela – évidemment c'est illisible, mais ce n'est pas « du flan » –, c'est qu'il y a des solutions qui existent et que nous pouvons les mettre en œuvre. C'est l'activation du système de signalisation sur détection sur les quais – c'est ce qui a été dit –, et le contrôle du niveau sonore par un microphone palpeur qui permet d'atténuer le bruit s'il y a moins de monde sur les quais. Donc, sur ce sujet, nous avons des solutions. Je prends note du sujet sur la fermeture des portes. Nous allons regarder, effectivement, s'il y a quelque chose qui peut être fait dans ce sens sur ce point complémentaire que vous avez rajouté.

Sur le commentaire que vous avez fait sur la partie Bâtiment Voyageurs, passerelle, etc., il y avait deux sujets. Il y avait le sujet bunker et la longueur de la passerelle, le fait que cela allonge un petit peu... Je ne sais pas si Roland LEGRAND veut apporter des éléments sur ces deux remarques. L'aspect bunker, c'est plus une appréciation. Le but n'est pas de faire des bunkers, c'est bien de faire des choses ouvertes au public et à tout le monde. Roland, peux-tu dire un mot là-dessus ? Et sur la longueur de la passerelle, nous avons expliqué que c'était pour anticiper la gare TGV qui se met déjà en position, mais il est vrai qu'effectivement, cela éloigne un peu les quais. C'est cela, la remarque de Monsieur LORGNET.

Roland LEGRAND

Deux choses : sur la qualité du projet tel que présenté, évidemment, vous imaginez bien qu'à plus d'une dizaine d'années de la réalisation, toute cette conception peut encore évoluer. Encore une fois, nous sommes dans une architecture « frugale ». L'idée n'était pas de développer un pavillon de l'Exposition universelle non plus. Je prends note de votre remarque. Après, c'est de l'appréciation personnelle, mais je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il faut que nous travaillions cette architecture. Il y a un concept d'architecture méditerranéenne que nous pourrions tout à fait mettre en œuvre sur le site. Là, l'idée, c'est plutôt une concertation sur l'aspect programmatique du sujet, ce qui me permet de dire, sur la longueur de la passerelle, mais également des rampes, que l'idée, c'est quand même aussi d'anticiper sur un projet d'aménagement urbain. Nous n'en sommes qu'aux prémises, mais je pense que nous allons voir fleurir dans nos villes, à l'échelle

nationale et internationale, beaucoup de programmes d'accompagnement des nouvelles mobilités en fonction des comportements des habitants, d'ailleurs, et que nous avons hypertrophié la circulation, la passerelle en complément et en continuité vers le projet d'aménagement urbain parce que je pense qu'il nous est demandé de pacifier un maillage sur les différents modes de déplacement.

Je n'en dirai pas plus. Je suis d'accord avec vous pour ne pas s'étaler, réduire et compacifier les problèmes d'aménagement, mais par contre, il faut toujours avoir à l'esprit que nous sommes dans des programmations extrêmement évolutives en fonction des comportements, et que tout cela sera mis parfaitement à l'échelle dans le projet qui sera construit.

Jean-Marc ILLES

Il y avait un dernier sujet sur les énergies renouvelables. Je ne sais pas s'il y a quelqu'un de la Région, mais sinon, j'en dis un mot. Les systèmes alternatifs style trains à hydrogène ou trains à batterie sont évidemment intéressants quand nous avons des TER Diesel ou des systèmes Diesel que nous remplaçons par des systèmes d'énergie plus propre. Je sais qu'il y a un débat sur l'hydrogène, et encore faut-il qu'il soit propre, et que nous ne créions pas de l'énergie carbonée, non pas au moment de son utilisation dans le matériel roulant, mais au moment de sa production puisque nous savons qu'il y a quand même un débat là-dessus. Mais là, en fait, nous sommes en système électrifié pour les TER. Nous sommes donc déjà en mode décarboné. Je pense donc que c'est plutôt sur les lignes où nous avons du diesel qu'il faut regarder les sujets, soit à batterie, soit à hydrogène, et donc la Région est assez motrice là-dessus, et même en pointe en France, puisqu'elle envisage de mettre des trains à batterie entre Marseille et Aix-en-Provence pour éviter d'électrifier. Ce serait plus cher, mais c'est aussi un système d'énergie renouvelable qui va dans le bon sens. De toute façon, nous sommes d'accord sur la cible que vous donnez sur le fait qu'il faut développer ces énergies. Après, il faut le faire aux endroits où c'est pertinent. Quand on a déjà un système électrifié par les sous-stations, je pense que c'est moins intéressant que quand c'est pour remplacer des systèmes Diesel, des systèmes à base de pétrole.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces éléments de réponse. Il y a Monsieur Philip DUNN qui avait posé une question. Il a dû partir, mais je la partage. Il a demandé si, dans le pôle d'échanges, sont prévus des magasins de nourriture comme un petit casino ou autres, en évoquant qu'il n'y avait pas, dans le secteur,

d'endroits de type petit marché. Est-ce que dans le projet, ce type de commerces ou de service est prévu ou peut être intégré ?

Jean-Marc ILLES

Ce n'est pas prévu aujourd'hui, mais c'est tout à fait possible, et c'est tout à fait dans l'esprit de ces pôles d'échanges multimodaux de mettre des commerces utiles, et que la gare ne soit pas qu'un lieu pour prendre le train, mais un lieu de vie. J'ai donc tendance à répondre « pourquoi pas ? » Il faudra regarder après de manière concrète, mais ce n'est pas du tout exclu.

Roland LEGRAND

Notamment aux heures extrêmes. Nous savons que ce que nous appelons les « pendulaires », c'est-à-dire les voyageurs des TER sur des horaires un peu décalés, apprécient de trouver ce que l'on appelle les *convenience stores*, c'est-à-dire en fait de petites épiceries en gare.

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Rémi QUINTON, et puis Monsieur BOUZETIT ensuite. Je vous passe la parole. Rémi QUINTON.

Rémi QUINTON

Juste une première remarque. Germain NALLINO m'a dit qu'il voulait prendre la parole, mais qu'apparemment, il n'avait pas été pris en compte. Peut-être pour après.

J'avais une question. Je voudrais revenir au transparent que vous avez montré sur le futur de cette gare TER qui deviendrait une gare TGV. C'est la première fois que vous le montrez et cela aurait été juste pour comprendre ce que vous gardez de la gare TER que vous projetez. Si j'ai bien compris, vous garderez en quelque sorte l'emplacement d'un bâtiment Voyageurs et les deux extrémités de la passerelle. C'est juste cela que je voudrais vérifier.

Roland LEGRAND

Je ne sais pas, Jean-Marc, si tu veux répondre. En fait, ce qui est important, c'est qu'à ce stade de réflexion, ce qui est structurant, c'est justement la composition en général qui soit tout à fait compatible avec le projet d'aménagement urbain et les intentions de l'aménageur. Ce que nous souhaitons faire, c'est évidemment que les fonctionnalités restent. Bien évidemment, il y a – comme l'a d'ailleurs dit Jean-Marc ILLES, je crois – une différence entre construire une passerelle certes publique, mais de desserte des quais ferroviaires, et envisager une dalle ferroviaire certes, mais une dalle d'accès public qui disposerait d'autres programmes. Là, l'idée, c'est donc que nous rendons

compatibles ces projets en termes de fonctionnalités, en termes de compositions urbaines, mais que bien évidemment – et d'ailleurs, cela répond aussi à la question qui a été posée par l'interlocuteur précédent –, sur le positionnement des quais quand nous allons passer de quais de 200 mètres à des quais de 400 mètres, nous allons être obligés de revoir – ce qui est tout à fait normal – la composition du plan de voies. Tout ceci va donc modifier le projet. C'est cela qu'il faut dire. Les projets sont tout à fait compatibles, mais évidemment, nous ne sommes plus du tout à la même échelle d'aménagement.

Rémi QUINTON

D'accord. Merci pour la précision. Ce qui a pu être dit avant m'interpelle un peu. Je pense que tout ce qui est prévu pour le vélo, y compris pour qu'il soit agréable de franchir le faisceau ferroviaire avec son vélo ou pour pouvoir prendre son vélo dans le train ce qui – je pense – est quand même une intermodalité très intéressante. Personnellement, je la pratique et, quand on doit grimper avec son vélo dans les escaliers étriqués, qui n'ont pas forcément de rampes, etc., et qu'il y a un escalier puis un passage puis un autre escalier puis un autre passage, ce n'est pas pratique. Donc au plus il y a de largeur de rampe pour que la circulation à pied à côté de son vélo soit possible dans les gares pour passer de l'intérieur des terres au littoral, au mieux c'est. C'était un avis.

Roland LEGRAND

C'est tout à fait compatible, nous sommes d'accord. C'est tout à fait compatible entre la phase 1 et la phase 2. L'idée est simplement de bien dimensionner les espaces publics.

Rémi QUINTON

Personnellement, je donne mon avis, c'est « allez-y » pour favoriser au maximum le vélo.

Et le dernier point, ce n'est pas la question que j'ai posée dans ma première intervention puisque vous ne voulez pas y répondre dans cette réunion. Par contre, je vais poser une autre question : d'ici 2035, sur les TER de la Côte d'Azur, qu'est-ce qui va s'améliorer ? Parce que 2035, c'est dans 15 ans. Dans beaucoup de gares de la Côte d'Azur, nous avons deux TER/heure ce qui est déjà mieux que zéro, mais c'est quand même assez chiche, comme service. Là, avec ce projet-là, avec la navette, nous sentons que nous allons avoir enfin un vrai service, mais dans 15 ans. D'ici là, quoi ?

Jean-Marc ILLES

Nous sommes chargés de faire un projet d'infrastructure qui permette un service. 2035 – je le redis – je pense que si tout le monde pousse dans le même sens, si le financement vient, il faut voir

qu'actuellement, il y a quand même une très forte volonté des partenaires, de la Région, et maintenant de l'État qui poussent beaucoup. La DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Territoires et de la Mer) et le président du CoTech nous aident énormément à faire que le projet avance, et avance vite. Il y a donc une vraie synergie qui est en train de se monter, notamment à travers le protocole de financement. Je crois que je l'ai dit à certains élus de la Région, si nous évitons les remises en cause permanentes du projet qui font perdre du temps, parce que le problème du temps, c'est le temps d'études, parce qu'après, les travaux, nous savons faire ces travaux dans des délais assez courts, mais ce qu'il faut, c'est stabiliser le programme et dire : « *Oui, c'est bien cela que nous faisons* ». Quand c'est cela que nous faisons, après, nous y allons. Il faut donc interrompre la phase Études à un moment donné. Là, il y a un jalon très important, c'est l'enquête publique en 2021. Il faut y aller. Si c'est encore repoussé, c'est vraiment une difficulté importante. Donc, je pense que nous pouvons même faire mieux que 2035. Je crois que les partenaires ont demandé 2032, et je pense que nous pouvons faire cela.

Notre objectif, c'est de préparer une infrastructure pour un service possible. En ce qui concerne le service TER, vous savez que ce n'est pas la responsabilité de SNCF Réseau. C'est la responsabilité de la Région. C'est la Région qui décide du nombre de trains, des dessertes, etc. Il y a actuellement des études – alors, je ne sais pas s'il y a un représentant de la Région qui peut éclairer cela – pour, avant les infrastructures, faire un service différent un peu amélioré. Il pourrait vous en dire un peu plus, mais il y a des études à infrastructure constante qui sont en cours, qui ne sont pas encore totalement sur la table, et il y a l'ouverture à la concurrence qui va intervenir en 2025, et qui va donner soit au même opérateur, soit à un autre opérateur la possibilité de faire un service différent. Il y a un challenge sur le service qui va être vu avec des opérateurs peut-être différents. D'ici cette infrastructure, il y a quand même une infrastructure – là, c'est à la région de parler, pas à moi –, mais de remplir en gros le trafic des trains, de mettre le maximum de train avec des dessertes différentes.

Alors, sur ces sujets, je pense que c'est plutôt à la Région de vous informer, si elle le souhaite, mais je pense que, dans la période actuelle de mise en concurrence, il y a un peu de confidentialité, mais dès que nous serons sortis de cette période, je pense que ce sera possible. Je ne sais pas s'il y a un représentant régional là-dessus. Je crois qu'il y a Jonathan. Je ne sais pas si tu peux dire un petit mot. Peux-tu dire un mot, pas forcément dans le détail, mais de ce qui serait prévu avant l'infrastructure ? C'est un peu cela la question.

Jonathan PRIESTER, Chef du service infrastructures ferroviaires et pôles d'échanges, Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur

En effet, comme tu l'as dit, Jean-Marc, il y a cette procédure d'ouverture à la concurrence qui est engagée et dans le cadre de laquelle la Région a l'ambition d'améliorer le service dès 2025, mais comme Jean-Marc ILLES l'a dit également, il y a une certaine confidentialité qui doit être préservée dans le cadre de l'appel d'offres, mais lorsque les résultats seront connus, nous pourrons en dire plus. Dans tous les cas, la Région a l'ambition de structurer une amélioration progressive du service dans les prochaines années, que ce soit avant la mise en service de la LNPCA suite aux deux premières phases de la LNPCA, et nous espérons même ensuite avec les phases suivantes.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci.

Jean-Marc ILLES

Merci, Jonathan. Je crois que c'était tout.

Stéphane SAINT-PIERRE

Oui, je pense. Monsieur BOUZETIT, allez-y.

Laïd BOUZETIT

J'ai trois questions. D'une part, je voulais vraiment que vous sachiez que l'ensemble des propos qui ont été tenus par Monsieur LORGNET sont soutenus par le SID. Nous voulons vraiment que l'architecture de ces bâtiments respecte vraiment l'aspect provençal et méditerranéen de La Bocca. Nous serons très vigilants à ce niveau-là. Nous voulons vraiment que vous teniez compte de l'architecture provençale, méditerranéenne, et pas qu'on vienne nous mettre en effet des bunkers. Même si vous pensez que c'est seulement un avis, croyez-moi, c'est l'avis de beaucoup d'habitants de La Bocca.

Ensuite, j'ai un deuxième point. Il s'adresse à Monsieur le garant. Vous savez, Monsieur ILLES, en effet, vous nous avez organisé cette réunion aujourd'hui par visioconférence, mais je vous ai eu avant-hier, et je vous ai bien signalé qu'il n'y avait pas les carnets dans les divers magasins de La Bocca, dans les divers commerces. Ils n'y étaient pas. Vous m'avez fait rappeler par une de vos collaboratrices qui m'a dit : « *En effet, c'est normal qu'ils n'y soient pas parce qu'ils seront mis le 9 décembre 2020* ». Donc les livrets, Monsieur QUEVREMONTE, ils ont été mis le 9 décembre pour le 10 décembre. Vous comprendrez que, le 9 pour le 10, en matière d'information, on a fait mieux. Moi, c'est vraiment l'aspect organisationnel qui, aujourd'hui, me chagrine, mais je tenais quand même à le rappeler.

Ensuite, j'ai encore un gros problème : ce sont les inondations. Vous savez que le SID a été aux avant-gardes des inondations à La Bocca en connaissant vraiment le problème, je veux dire. Nous nous sommes entourés d'hydrologues experts qui ont pu nous dire que les risques d'inondation à La Bocca sont bien présents et vont bien se multiplier. Donc, moi, je serais vigilant également sur les risques d'inondation et les risques hydrauliques par rapport à ce nouveau projet. Je vous le rappelle : je soutiens ce projet, mais je veux vraiment que ce soit un projet qui soit à l'image de La Bocca qui respecte l'environnement de la Bocca, l'histoire de La Bocca, l'architecture de La Bocca, et surtout, l'aspect technique du risque des inondations. Je le répète : en 2015, nous avons eu des inondations, mais nous en avons eu également en 2019, et cela a été tout aussi chaotique qu'avant. Pareil, en dehors de décès, nous avons eu de très gros dégâts matériels. C'est pour cela que je dis aujourd'hui que La Bocca n'est plus à l'abri des inondations et j'insiste sur cette étude hydraulique qui doit être vraiment la plus pointue, et vraiment basée sur quelque chose de très conséquent parce que, franchement, les Boccaciens en ont peur.

Ensuite, j'aurais aussi une nouvelle demande, et celle-là, elle avait été demandée lors de la dernière concertation : nous avons demandé le démarrage éventuel de ces travaux en même temps de la nouvelle gare de Nice ? Monsieur ILLES. Je ne sais pas si vous vous en souvenez. Et je voulais savoir ce qu'il en était également.

Voilà. Mes questions concernent Monsieur le garant et, bien sûr, Monsieur ILLES.

Jean-Marc ILLES

Je vais donner la parole à Monsieur le garant, mais je vais quand même répondre aux trois questions. Dont acte du soutien de la position de Monsieur LORGNET. Je vous confirme l'architecture provençale. Nous l'avons bien notée, et nous sommes bien en phase. Roland LEGRAND pourra détailler ce que c'est que l'architecture provençale, mais nous allons vraiment soigner ce sujet pour que ce soit très bien intégré au site et même que cela améliore l'aspect paysager.

Sur l'aspect des livrets, les livrets ont bien été mis sur le site 10 jours avant la réunion publique. La réunion publique est numérique. Donc, les gens qui assistent à la réunion publique, ils ont internet et donc, ils avaient accès aux livrets 10 jours avant. Les livrets que nous avons mis effectivement le 9 décembre dernier – vous avez raison – permettent à ceux qui n'ont pas internet de continuer à poser des questions et à contribuer au projet et cela, ça ne s'arrête pas le 10, cela va aujourd'hui jusqu'au 20 décembre prochain. Cela veut donc dire qu'il n'y a pas qu'une journée entre les gens qui peuvent récupérer physiquement le livret et contribuer autrement que par Internet. Ils peuvent

le faire jusqu'au 20 décembre prochain. Quant aux autres, ils pouvaient le faire dès début décembre, 10 jours avant la réunion publique d'aujourd'hui. Voilà sur ce point.

Sur l'aspect hydraulique, je partage complètement ce que vous dites et ce que je redis, Monsieur BOUZETIT, c'est que c'est quand il y a des projets que l'on peut améliorer l'existant. S'il n'y a pas de projets, vous restez avec les installations telles qu'elles sont et les risques tels qu'ils sont. Et grâce à des projets – nous avons le même sujet sur Marseille et sur Nice –, nous en profitons pour améliorer l'urbanisme, la transversalité du faisceau qui est un problème – Monsieur ONZON l'a dit –, et aussi le sujet hydraulique qui est très grave. C'est le projet qui permet de profiter de l'occasion. Le projet, c'est une opportunité pour faire d'autres projets, et notamment celui-là.

Je passe la parole à Philippe QUEVREMONT s'il veut compléter pour la question qui lui était posée.

Philippe QUEVREMONT

Je vais d'abord commencer par remercier Monsieur BOUZETIT pour cette information. Comme vous pouvez l'imaginer, pas plus que d'autres personnes le garant ne peut aller inspecter tous les dispositifs qui sont mis en place, surtout en période de confinement. Donc, ça m'est utile d'avoir ce retour de l'information. Ce que nous en ferons, il faut que vous imaginiez qu'avant la préparation d'un dispositif, pendant un dispositif, et après un dispositif de concertation comme aujourd'hui, il y a une discussion entre le garant et le maître d'ouvrage, et c'est un élément que nous allons mettre dans cette discussion que je ne vais pas avoir devant vous en direct ce soir.

Laïd BOUZETIT

Je vous remercie, Monsieur QUEVREMONT. Le but, pour être honnête, c'est d'éclaircir et de donner vraiment un aspect très démocratique à cette concertation. Je veux vraiment que ce projet qui est très intéressant pour le développement de La Bocca, et Monsieur ILLES sait que j'ai soutenu le projet du Sicasil. Le projet du Sicasil, en 2019, il était celui-là. En 2020, il a évolué, mais honnêtement, jusqu'à ce que je puisse regarder un peu sur les différentes informations que j'ai en retour, je ne vous cache pas que j'étais un peu désolé de voir que nous avons déjà franchi la Roubine. Nous aurions pu en discuter. Je ne dis pas qu'il ne faudra peut-être pas la franchir, mais ce que je dis, c'est que les Boccaciens ont besoin de savoir, ont besoin d'être informés sur ce qui se passe ou ce qui va se passer et ça, Monsieur QUEVREMONT, vous voyez – comme vous l'avez si bien dit – nous sommes sur le terrain régulièrement. Nous avons vérifié l'ensemble de ce qui a été mis en place pour informer les Boccaciens et, entre autres, la présence des livrets ou pas dans les divers commerces indiqués par la concertation, et nous avons eu la surprise pas plus tard que

mardi dernier de ne pas avoir ces livrets. Vous voyez ? C'est pour cela que vous voyez que le SID travaille pour que ce projet soit une véritable réussite, et qu'il soit accepté par l'ensemble des Boccaciens qui, eux, vont le vivre au quotidien.

Philippe QUEVREMONT

Moi, je n'ai pas d'avis à porter sur le projet ni sur sa réussite. Quant aux objectifs d'associer au maximum le public à la préparation des décisions qui les concernent, je suis d'accord avec vous.

Laïd BOUZETIT

Je vous remercie, Monsieur QUEVREMONT. Ce sera tout pour moi. Pour la nouvelle gare, Monsieur ILLES, le projet de faire les travaux en même temps que la nouvelle gare de Nice ? Vous ne m'avez pas répondu.

Jean-Marc ILLES

Oui, mais c'est ce que j'ai dit tout à l'heure. Le projet est bien en phase 2. Il n'est pas en phase 1. Cela ne dépend pas de moi. Cela ne dépend pas de SNCF Réseau. Cela dépend de vous, cela dépend de tout le monde : est-ce que nous arrivons à aller dans la DUP ? Et si nous sommes dans ce cadre-là, comment nous arrivons à financer le projet ? Voilà. Ce sont des sujets qui sont ouverts. Pour l'instant, c'est en phase 2, mais nous allons à l'enquête publique phase 1 +2. L'ordonnancement des travaux est donc à mon avis quelque chose qui peut encore bouger. Je prends note de votre demande, mais cela ne dépend pas que de nous. Cela dépend aussi du financement, de l'État, mais OK. Dont acte. Je pense qu'il faut le faire le plus vite possible, nous sommes d'accord.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Il est 21 heures. Je vérifie qu'il n'y a pas de demande nouvelle. Monsieur NALLINO, pardon. Excusez-moi. Votre demande de prise de parole n'est pas apparue. Je vous la passe donc volontiers. J'essaie d'activer votre micro. Est-ce que vous pouvez le faire en retour ? Voilà. Normalement, cela devrait marcher.

Monsieur NALLINO rencontre des difficultés de connexion. L'équipe de Nicaya tente de lui venir en aide. Il finit par être joint au téléphone par Jordan FLEURUS.

Germain NALLINO, Président de l'association les Amis du Rail Azuréen

Bonsoir à tout le monde. J'ai eu quelques difficultés avec mon appareil pour vous joindre et, en fait, depuis le début, j'avais fait une demande, mais elle n'est pas venue.

En ce qui concerne le projet, nous le soutenons en totalité. Il est évident que ce projet-là, nous l'avons à cœur puisque c'était déjà dans les années 1999 précisément que nous avons nous émis, à l'époque, l'idée d'une gare multimodale en gare de La Bocca. Nous l'avons défendue tout au long du projet, même lorsque nous n'avions pas été sollicités par SNCF Réseau. Néanmoins, en ce qui nous concerne, nous approuvons bien sûr ce projet.

Une question me vient à l'esprit. Nous voyons que les voies de triage sont décalées d'une part et, d'autre part, il y a deux voies de déport. Ma première question, c'est : est-ce qu'il y aura dans les bâtiments des locaux qui seront destinés au fret compte tenu du fait que le Gouvernement, et notamment le ministre DJEBBARI a dit qu'il fallait renflouer le transport ferroviaire dans les 10 ou 15 ans à venir ? Donc c'est une question.

La deuxième question concerne la passerelle. La passerelle rejoint donc les deux bords des deux gares sud et nord. Est-ce qu'elle sera recouverte ou est-ce qu'elle restera à l'air ? C'est une deuxième question.

En ce qui concerne une troisième question assez rapide : à échéance, est-ce qu'il y aura, dans cette gare, une gare destinée aux bus ? C'est dans 15 ans, ce n'est pas aujourd'hui, mais est-ce qu'il y aura de l'espace pour concevoir une gare-bus ce qui serait logique pour desservir le territoire cannois et au-delà avec qualité. Voilà. C'est tout.

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Merci pour vos questions. Trois questions.

Jean-Marc ILLES

Pour les voies fret, je pense que Monsieur NALLINO n'a malheureusement pas dû pouvoir assister à la présentation. C'est dommage. Je pense qu'il ne le voit pas.

Stéphane SAINT-PIERRE

Il a évoqué un bâtiment dédié au fret. Pas forcément uniquement des voies.

Jean-Marc ILLES

Il faudrait lui redemander ce qu'il entend par « bâtiment ». Je ne comprends pas trop la question. Pouvez-vous lui redemander.

Jordan FLEURUS tente de recontacter Monsieur NALLINO par téléphone.

Stéphane SAINT-PIERRE

Peut-être pouvons-nous déjà répondre aux autres questions ?

Jean-Marc ILLES

Pour la couverture de la passerelle, le schéma ne le montre pas. Roland, peux-tu en dire un mot ?

Roland LEGRAND

La question ne concerne pas forcément la couverture de la passerelle. C'était surtout l'architecture, encore une fois. Nous en revenons à la question de Monsieur BOUZETIT sur la qualité architecturale du bâti. Nous parlions des pavillons nord et sud tels que nous les imaginons. Encore une fois, nous sommes capables – et c'est à prévoir – de couvrir. C'est ce que l'on appelle des « ombrières », c'est-à-dire en fait de grandes structures horizontales qui nous permettent, dans un pays à climat très chaud, d'avoir de l'ombre et de rendre confortables ces espaces. C'est d'ailleurs dans ce sens-là que je réponds aussi à Monsieur BOUZETIT sur la qualité architecturale. Bien évidemment, nous allons revoir notre projet. Il est en maturation, mais nous sommes capables de donner une « écriture architecturale » d'espaces intérieurs/extérieurs, de grandes loggias, de grands espaces qui donnent de l'ombre et qui permettent un usage confortable de ces gares.

Jean-Marc ILLES

Sur les bus, si la question est : est-ce qu'il y a une gare routière...

Roland LEGRAND

Cela rejoint la question qui a été posée sur l'espace des 40 mètres que nous avons réservé sur l'avenue de la Roubine. C'est un programme en devenir. Il est clair que si nous imaginons, par exemple, au nord, un parking de rabattement pour les usagers des transports du quotidien (les TER), nous pourrions évidemment imaginer également d'avoir un point d'intermodalité Bus/Rail et, effectivement, imaginer quelques quais, là aussi sous forme d'une gare routière. L'emprise telle que nous l'avons prévue le permet.

Jean-Marc ILLES

Oui, et donc, pour répondre – je crois comprendre ce que dit Monsieur NALLINO –, il n'est pas prévu de gare de triage Fret avec des postes d'aiguillage Fret, des bâtiments spécifiques pour les opérateurs Fret. La fonctionnalité Fret qu'il faut conserver à cet endroit-là, ce sont des voies de réception. Une fonctionnalité essentielle pour maintenir le fret et le développer, c'est que les frets

puissent se garer, éviter les trains rapides, et éviter de faire de longs trajets en concurrence avec les trains rapides où ils ne seraient pas priorités. Nous savons qu'à Nice-Aéroport, nous avons quand même une voie Fret paire qui est prise par la gare. Il est donc important de conserver une voie Fret à Antibes – de part et d'autre, d'ailleurs, il y en a deux –, et les voies Fret de Cannes. Donc dans le schéma que nous faisons gare TER et gare TGV, ce sera pareil. Il faudra maintenir les voies de réception Fret pour gérer aussi les changements de mécaniciens. Cela sert aussi à changer les mécaniciens, les relais. Voilà.

Donc, cette fonctionnalité Fret ferroviaire, oui, bâtiment non. Il n'y a pas prévu de zone de triage ou autre fret là-dessus. Y a-t-il d'autres questions ?

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Je vérifie. *A priori*, non. Il n'y a en tout cas plus de demande de questions, ni sur le *chat* ni dans l'espace collectif. Je propose donc à Jean-Marc de clôturer la réunion.

CONCLUSION

Jean-Marc ILLES

Je remercie tous les intervenants qui ont montré beaucoup de compétences et beaucoup de précisions dans leurs questions. Je voudrais dire que nous sommes tout à fait conscients du sujet bruit/nuisances autour des deux bâtiments Royal Palm et Cannes Midi. C'est un point que nous allons quand même approfondir en termes de mesures. Ne pensez pas qu'après la concertation, le sujet sera occulté. Nous allons vraiment le regarder dans le détail pour essayer de ne garder que le meilleur du projet, c'est-à-dire l'intermodalité et la transversalité urbaine, en essayant de limiter les nuisances sonores au maximum. C'était bien le sujet de la concertation, et c'est bien de cela dont nous avons parlé.

Merci à tous de vos contributions. Nous allons essayer d'en faire le meilleur usage pour affiner le projet. Merci beaucoup.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Merci à toutes et à tous. Je ne sais pas si Monsieur QUEVREMONT veut dire un mot.

Philippe QUEVREMONT

Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce stade. Je suis heureux que, malgré les contraintes sanitaires, cette réunion ait pu être tenue, et que les incidents un peu inévitables en cours de réunion aient été correctement maîtrisés. Bonne soirée à tous.

Stéphane SAINT-PIERRE

Bonsoir à toutes et à tous, et merci pour votre participation.

La réunion se termine à 21 heures 12.