

La résidence du Château de la Mer est parmi les- résidences (notamment les Terrasses de Cannes et Alga Marina) les plus impactées par ce projet.

De ce fait, nombreux sont les avis, questions et contributions déposées par ses occupants.

Le syndicat des copropriétaires veut apporter ici une contribution et des précisions au dossier très explicatif de concertation de mars-avril 2021.

Ce document précise que le but de « la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille » est de « permettre sur la ligne littorale entre Cannes et Menton la circulation de 8 à 9 trains par heure et par sens »

L'infrastructure imaginée « pourrait permettre » de passer de 21 à 26 allers-retours quotidiens pour la desserte Cannes-Grasse, et 46 à 78 pour l'ensemble des trains sur la ligne principale car le « cisaillement entre les deux axes » provoque des « perturbations en chaîne » sur les deux sens des trafics Marseille-Nice et Cannes-Grasse.

Ces deux points ont été analysés, commentés, remis en cause et des solutions alternatives ont même été proposées, tant au plan du court terme que pour le long terme. En tant que copropriété, nous n'avons ni vocation ni compétence à nous immiscer dans ce débat.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 indique un aménagement de « la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille »

Il s'agit donc bien, en phase 2, d'une solution tactique à court terme pour son impact quoique non disponible avant 2032. Cependant, ces aménagements de phase 2 doivent être pérennes de façon à s'intégrer facilement dans les phases suivantes et à faciliter leur mise en place. Ils ne doivent donc plus être remis en cause par la suite.

Dans ces conditions, si la seule solution viable reste « la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse « devenue d'un coup de baguette magique une nouvelle voie au nord des voies existantes », il est indispensable que celle-ci ne nécessite pas de refonte complète lors des phases ultérieures. **Cette nouvelle voie doit donc être souterraine et recouverte sur la majeure partie de son tracé**, en augmentant au maximum la pente des accès est et ouest, puisque les trains de fret continueront à emprunter la voie nord actuelle.

Les propositions de la SNCF (page 8) doivent donc être précisées de la façon suivante :

Pour réduire les nuisances, SNCF Réseau propose dans le présent livret plusieurs pistes nouvelles d'amélioration étudiées durant l'année 2020 :

- Un prolongement de la section en tranchée couverte **tant vers l'est que vers l'ouest**
- Une insertion paysagère et architecturale des aménagements **sur toute la longueur de la troisième voie**
- Le rétablissement autant que possible
  - du boulevard de la Mer sur son tracé actuel
  - **du Jardin de Morès dans sa configuration actuelle**
- Une réduction des nuisances sonores **sur l'ensemble de la troisième voie avec une attention particulière pour l'école Bocca Parc**
- Une réduction **drastique** des emprises foncières après travaux **en préservant l'usage du terrain et la jouissance perpétuelle exclusive pour les occupants impactés.**

Ces précisions restent scrupuleusement conformes aux directives du Comité de Pilotage du 22 novembre 2019 :

- Réduction des emprises foncières après travaux
- Etude de prolongement du souterrain

En ce qui concerne « l'insertion paysagère de l'opération », vous indiquez un « projet paysager sur tout le linéaire longeant la ligne Marseille-Vintimille, entre le boulevard Leader et le square de Morès » pour permettre de « réduire l'impact visuel de l'infrastructure ferroviaire »

Ce principe tout à fait louable appliqué au franchissement des voies ferrées vous interdit le remplacement proposé de passages souterrain par des « passerelles équipées d'ascenseur »

Les passages souterrains (et en particulier celui du parc Morès) **doivent rester souterrains** et être aménagés pour permettre leur utilisation par des personnes à mobilité réduite et par des vélos et poussettes.

En ce qui concerne les aspects hydrauliques, écologiques, acoustiques et de conservation de la faune et de la flore, de nombreuses contributions ont été rédigées et nous ne pourrions que les répéter.

#### **Les attentes spécifiques au Château de la Mer :**

Nous sommes très vigilants sur les points suivants :

- Voie nouvelle souterraine recouverte sur la totalité de la parcelle du Château de la Mer.
- Préservation d'un accès souterrain via le parc Morès au bord de Mer,
- Restitution de l'accès privatif au parc Morès.
- Conservation :
  - du terrain au-dessus de la nouvelle voie.
  - des jouissances actuelles : accès piéton, parc arboré, douche/pédiluve.
  - de la vue mer depuis les appartements du rez-de-chaussée.

Nous souhaitons être partie prenante de la concertation continue avec l'équipe projet devant être démarrée dès à présent pour garantir son succès. Nous pensons indispensable d'avoir des visites régulières de l'équipe projet in situ (malgré la COVID-19) avec une visibilité sur les évolutions de la proposition technique.

Nous sommes confiants dans la volonté de la SNCF de mener à bien un projet qui satisfasse les objectifs assignés en préservant l'avenir et pour investir avec une vue à suffisamment long terme du trafic ferroviaire dans notre région.

Gérard Croisile

Président du Conseil Syndical du Château de la Mer.