

**H** Auteur :SID Sujet :Etendre la durée de la concertation Date :10/04/2021 11:07:24  
propriétés visées dans le périmètre du projet bifurcation.

La concertation 2019 n'avait pas bénéficié de cette qualité empêchant la participation d'un grand nombre de personnes malgré l'effort de réunion publique organisée par le SID.

Les effets de la crise sanitaire méritent d'être pris en compte dans cette concertation en cours afin qu'elle s'étende jusqu'à la fin du mois d'avril 2021 au moins.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR  
POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE  
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

# DOSSIER DE CONCERTATION

## Bifurcation de la ligne Cannes-Grasse : modalités d'insertion de la dénivellation

Concertation publique mars - avril 2021

[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr) @ProjetLNCPA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :





## COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION SUR LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE ?

• En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution **sur le site internet LNPCA** : [www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/)

• En retournant votre avis **par courrier** à :  
SNCF Réseau - Mission LNPCA - Cannes-Grasse  
Immeuble Atrium 10.4 - 10 Place de la Joliette  
BP 85 404 - 13567 Marseille

• En écrivant vos contributions sur **des registres** disponibles en mairie annexe de La Bocca, en mairie de Mougins-Sartoux et à la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

• En prenant **rendez-vous** pour une **permanence avec le maître d'ouvrage**, soit par téléphone, au **06 41 17 64 11**, soit via le lien : <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Cannes-Grasse>

• En vous inscrivant\* à la **réunion publique** qui aura lieu, en accès distant ou en présentiel si les conditions sanitaires le permettent, le 31 mars 2021 à 18h,

- par téléphone au **06 41 17 64 11**  
- <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Cannes-Grasse>





LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
BIFURCATION DE CANNES-GRASSE

## PRÉAMBULE

Le présent dossier s'inscrit dans la poursuite de la concertation publique menée à l'été et l'automne 2019.

Deux variantes de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse avaient alors été présentées : une variante avec le passage de la ligne Cannes-Grasse sous la ligne Marseille-Vintimille et une variante avec le passage de la voie nord de la ligne Marseille-Vintimille sous la ligne Cannes-Grasse.

À l'issue de la phase de concertation, le comité de pilotage du projet LNPCA réuni le 20 novembre 2019 a proposé de retenir la variante « Passage de la voie nord de la ligne Marseille-Vintimille sous la voie Cannes-Grasse ». Celle-ci a ensuite été entérinée par la décision ministérielle du 23 juin 2020, consultable sur le site internet du projet LNPCA.


Sur la base de cette décision ministérielle, qui demande au maître d'ouvrage de poursuivre les échanges sur les conditions d'insertion dans les zones sensibles, SNCF Réseau engage, en 2021, une concertation complémentaire sur l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse avec le passage de la voie nord de Marseille-Vintimille sous la ligne Cannes-Grasse.

Le présent dossier détaille les modalités d'insertion de cette opération, afinées pour prendre en compte les demandes de réduction des impacts formulées au cours de la concertation de 2019.


## SOMMAIRE


<b>LA PHASE 2 DE LA LNPCA SUR LE TERRITOIRE</b> .....	<b>4</b>	<b>LA PHASE TRAVAUX</b> .....	<b>19</b>
Les aménagements sur le secteur de Cannes .....	4	Le phasage des travaux de la dénivellation, de Cannes Centre et de la future gare TER de Cannes-La Bocca .....	19
Les apports des aménagements de la phase 2 .....	5	La réalisation des travaux de la dénivellation .....	19
<b>LA DÉNIVELLATION: POURQUOI ET COMMENT ?</b> .....	<b>7</b>	Le respect du cadre de vie des riverains tout au long de la phase travaux .....	20
Pourquoi déniveller la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse ? .....	7	Le cadre réglementaire dans lequel s'inscrivent les activités de chantier .....	20
Les principes de la dénivellation .....	8	Les engagements de SNCF Réseau	20
Le choix de la variante «Marseille-Vintimille en terrier» .....	8	La réduction des nuisances tout au long de la phase travaux .....	20
<b>LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET LES OPTIMISATIONS APPORTÉES</b> .....	<b>9</b>	<b>LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ACOUSTIQUES</b> .....	<b>21</b>
Les aménagements à réaliser .....	9	<b>LE COUT DE L'OPÉRATION</b> .....	<b>23</b>
Le prolongement à l'est de la section en tranchée couverte de la nouvelle voie nord .....	10	<b>ANNEXE : NOTIONS D'ACOUSTIQUE</b> .....	<b>24</b>
Le déplacement et le réaménagement du boulevard de la mer au nord et le rétablissement à l'identique des accès riverains .....	13		
Les franchissements des voies ferrées .....	14		
L'aménagement et l'amélioration des ouvrages hydrauliques .....	15		
L'inertion paysagère de l'opération .....	16		

\* Le dossier de concertation du projet Secteur Cannes-Nièbles - Concertation 2019 - Septembre est disponible sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecoztedazur.fr>

 Auteur :SID Sujet :Economie proposée par la solution alternative du SID Date :10/04/2021 11:10:14  
La proposition alternative du SID permet une économie majeure aux partenaires du projet complet LNPCA sur la phase 2.

Ainsi il permet d'assurer la continuité des phases suivantes et surtout d'anticiper leurs mises en oeuvre.

 Auteur :SID Sujet :La gare TGV pourrait être Date :10/04/2021 11:08:48

 Auteur :SID Sujet :Anticipation de la gare TGV proposée par la solution alternative du SID Date :10/04/2021 11:11:02

Le projet alternatif du SID n'implique pas un phasage aussi long des travaux: impacts et nuisances sur 5 ans.

Il permet, dès la disponibilité des emprises du SICASIL, de démarrer les travaux de la nouvelle gare TER pré-TGV sur le site de Cannes Marchandises (Cannes La Bocca - Saint Cassien).



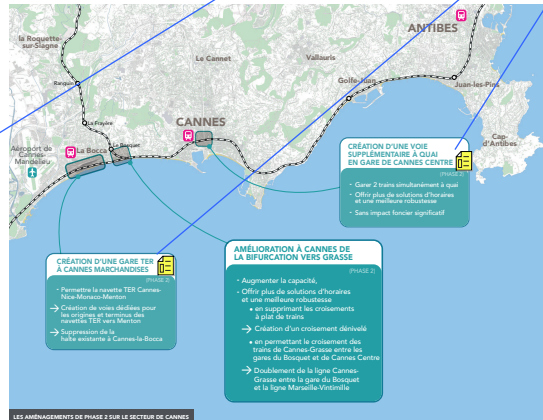
## LA PHASE 2 DE LA LNPCA SUR LE TERRITOIRE<sup>1</sup>

### LES AMÉNAGEMENTS SUR LE SECTEUR DE CANNES

Les aménagements de la navette azurienne sont prévus en phase 2 du projet LNPCA, à l'horizon 2035, et visent à permettre sur la ligne littorale entre Cannes et Menton la circulation de 8 à 9 trains par heure et par sens, dont 6 TER par heure et par sens.

Sur le secteur de Cannes, ces aménagements portent sur :

- La création d'une 4<sup>e</sup> voie en gare de Cannes Centre ;
- La déviation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- La création d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la configuration des installations de remisage TER. **La gare TGV est prévue en phase 3.**



<sup>1</sup> Les 4 phases du projet LNPCA sont détaillées dans le dossier de concertation de juin 2019 téléchargeable sur le site internet <https://www.lnprojetcoteazur.com/consultation>.

**H** Auteur :SID Sujet :Schema mixte très bénéfique Date :10/04/2021 11:12:30  
 Le SID est très favorable au schéma mixte (4 omnibus & 2 semi-directs) permettant de relier Cannes La Bocca à Nice Aéroport en 30 minutes.

**H** Auteur :SID Sujet :Assurer l'anticipation de l'ERTMS N2 Date :10/04/2021 11:11:48  
 Le déploiement de l'ERTMS N2 sur la section Grasse-Cannes de la ligne Marseille - Vintimille est un enjeu majeur de consolidation du projet LNPCA qui vise à fortement améliorer le trafic sur la région Sud et particulièrement dans les Alpes Maritimes.

Comment garantes vous cette disponibilité anticipée?

**O** Auteur :SID Sujet :Le passage quai à quai est déjà d'actualité Date :10/04/2021 11:13:58  
 Comme la solution alternative du SID le propose, il est parfaitement possible de faire du passage de quai à quai comme en gare de Nice-Ville pour la ligne Nice <=> Breil sur Roya - Cuneo (Train des Merveilles).

LIGNE NOUVELLE  
 PROVENCE CÔTE D'AZUR  
 DOSSIER DE CONCENTRATION  
 BIFURCATION DE CANNES-GRASSE

**LES APPORTS DES AMÉNAGEMENTS DE LA PHASE 2**

Le nombre d'arrêts important, l'hétérogénéité et la quantité des trains qui empruntent la ligne littorale à l'heure de pointe et les croisements au niveau de la bifurcation vers Grasse à La Bocca constituent un faisceau de contraintes qui limite fortement les améliorations de la régularité des circulations et l'augmentation des capacités.

Les installations proposées, combinées avec le nouveau système de signalisation **ERTMS N2 installé** permettront de renforcer la robustesse du réseau et d'augmenter la densité TER en rendant possible la mise en place de différents schémas plus denses de services.

**Les services possibles en heure de pointe**  
 Globalement, avec Cannes et Menton, en heure de pointe, la desserte des gares pourrait être portée à **6 TER par heure et par sens (contre 3 à 4 aujourd'hui)**.  
 La future gare TER de La Bocca serait desservie par 4 trains par heure et par sens au lieu de 2 trains par heure et par sens actuellement.

Les gares de l'antenne Cannes-Grasse seraient pour leur part desservies par 2 trains par heure et par sens.

Deux schémas de dessertes sont possibles entre Cannes et Menton :

- Un schéma tout omnibus entre Cannes et Menton garantirait la desserte de toutes les gares par les 6 TER ;
- Un schéma mixte (4 omnibus et 2 semi-directs) permettrait de relier Cannes La Bocca à Nice Aéroport en 30 minutes.

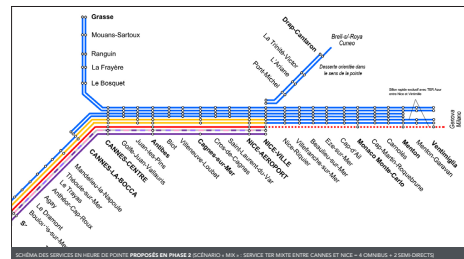
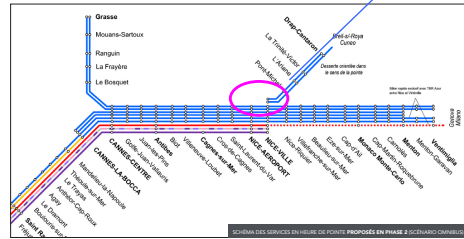
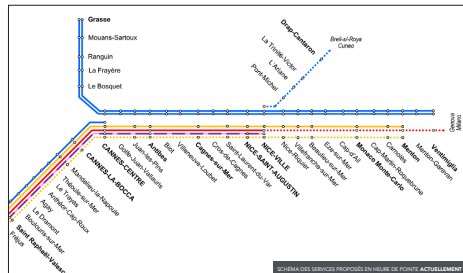
Par ailleurs un sillonn rapide supplémentaire, en plus des 1 à 2 sillons existants, est traçable dans l'heure de pointe, pour accueillir des TGV.

**Fréquence des trains portée par le type de trait**  
 — trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe  
 - - - pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe  
 ..... pointillé court = train non cadencé

**Arrêts :**  
 o systématique  
 o non systématique

**Type de trains représenté par la couleur**

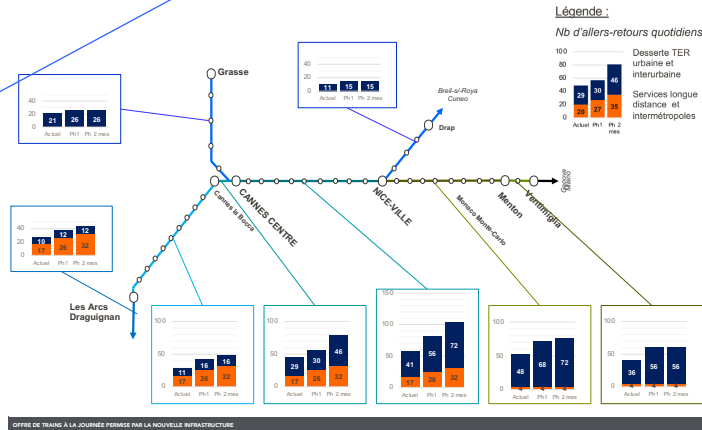
TER : Omnibus / Semi-direct / Interville / Interville  
 Trains nationaux Direction Paris / Direction vallée du Rhône et autres régions / Direction Bordeaux ou Barcelone



1)ERTMS (European Rail Traffic Management System), dont la réalisation est prévue préalablement aux travaux de la phase 2 du projet LNPCA, permettra de réduire l'écartement entre deux trains successifs.

Auteur :SID Sujet :Quid gestion acoustique de l'augmentation du fret Date :11/04/2021 19:41:14  
 Compte tenu de cette prévision de doublement de trafic, pourquoi aucune mesure de réduction sonore n'est proposée?

**L'offre envisageable sur la journée**  
 En phase 2, l'infrastructure créée pourrait permettre, suivant les décisions de l'autorité organisatrice des mobilités, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, une augmentation très significative de l'offre ferroviaire, en particulier entre Cannes et Menton, comme indiqué sur le schéma ci-contre.  
 Le trafic fret actuel est de 3 trains par jour et par sens, soit 6 passages de trains au total. Le projet LNPCA ne portant aucun perfectionnement du trafic fret, le nombre de circulations de trains de fret en 2035 est estimé à 6 trains par jour.



OFFRE DE TRAINS À LA JOURNÉE FERMIÉE PAR LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE

Auteur :SID Sujet :Les raisons des retards Date :10/04/2021 11:15:33

La fragilité de la bifurcation est essentiellement due aux retards accumulés par le trafic montant vers Grasse qui est retenu en gare de Cannes - Centre Voyageurs.

Hier et aujourd'hui encore la gestion de trafic ne sait de rendre immune de l'effet papillon :  
 - par exemple un passager récalcitrant en gare du Cros-de-Cagnes cause une perturbation de la gestion du trafic qui ne peut se résoudre qu'au bout de plusieurs heures.  
 - les évènements multi-caractérisés ont une fréquence assurément hebdomadaire voire quotidienne.

Aussi la gestion très faible (trop tard, erronée, absente, parcellaire) de l'information en gare, par téléphone et sur internet (SIV: Service Information Voyageur) doit être absolument améliorée dans le projet LNPCA pour assurer de la fidélisation des usagers et de la crédibilité de la SNCF.

Auteur :SID Sujet :Impact sur la vie à Cannes la Bocca Date :11/04/2021 10:38:33

Nulle part dans le projet de concertation nous ne détectons une volonté d'identifier l'impact d'un tel projet sur la vie boccaissienne.

Le SID présent depuis des années (1962) sur Cannes la Bocca agit comme un acteur majeur dans l'amélioration de la vie des boccaissiens.

Avec ce recul et sa connaissance du terrain et des habitants, le SID s'inquiète sur ce projet qui toucherait à un des bijoux de Cannes la Bocca.

En conséquence le SID au nom des boccaissiens demande l'ajout de cette rubrique dans le projet LNPCA.

Auteur :SID Sujet :Quelle est la gestion du risque financier et temporel? Date :10/04/2021 11:16:58

A noter que l'amélioration de l'année 2017 qui a interrompu le service 1 an au lieu de 6 mois prévus et a causé divisé par 2 la fréquentation des usagers.

Les investissements lourds évoqués pour cette amélioration étaient de l'ordre de 39 Millions d'euros.

Avec actuellement une prévision de 113 Millions d'euros et 5 ans de travaux, quelle estimation de risque (financier, temporel) voyez vous par rapport à votre prédiction?



LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR DOSSIER DE CONCERTATION BIFURCATION DE CANNES GRASSE

## LA DÉNIVELLATION : POURQUOI ET COMMENT ?

### POURQUOI DÉNIVELLER LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE ?

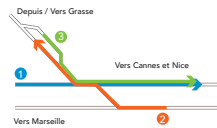
La ligne Cannes-Grasse est à voie unique (sauf localement au droit des bords du Bosquet et de Mouans-Sartoux) et se présente à plat à la double-voie Marseille-Vintimille. La bifurcation, située sur le territoire de la commune de Cannes, à l'Est du centre historique de Cannes la Bocca, est une des principales sources de perturbation de la circulation des trains sur la ligne Marseille-Vintimille.



VUE AÉRIENNE DE LA ZONE DE LA BIFURCATION DE GRASSE (juin 2019 - DCT 2019)



VUE AÉRIENNE DE LA ZONE DE LA BIFURCATION DE GRASSE (juin 2019 - DCT 2019)



Entre le passage du train 1 à la bifurcation et celui du train 2, il se passe 8 minutes, ce qui entraîne une perte de capacité importante sur la voie 1 (Marseille vers Nice).  
 Si le train 1 est en retard, le train 2 attend en gare de Cannes, retardant les trains qui le suivent. Il entre en retard sur la ligne à voie unique, il retarde le train croiseur 3 (descendant de Grasse, qu'il rencontre au Bosquet et/ou à Mouans-Sartoux).

Le train 2 attend donc que le train 1 arrive au Bosquet, et met éventuellement en retard les trains suivants venant de Marseille.

Pour supprimer ces processus de perturbation en chaîne résultant de « ces collisions entre les deux axes », et donc améliorer la régularité des circulations, il est nécessaire de :

- De doubler la ligne Cannes-Grasse entre la bifurcation et la halte du Bosquet, pour séparer les flux des trains 1 et 2.
- De déniveller la bifurcation pour séparer les flux des trains 1 et 2.

La dénivellation, en rendant indépendantes les circulations sur la ligne Marseille-Vintimille et sur la voie Cannes-Grasse, permettra en outre de faire varier les horaires en fonctionnement ordinaire et en mode dégradé sur l'un ou l'autre de ces axes sans que cela n'ait d'incidence sur l'autre axe.

Cette opération s'inscrit pleinement dans le pourcentage des investissements lourds réalisés par les collectivités en faveur de la ligne Cannes-Grasse, opérés depuis sa réouverture il y a 16 ans et jusqu'en 2017 où son réaménagement a permis d'atteindre un cadencement à la demi-heure aux heures de pointe. La dénivellation aujourd'hui proposée à la concertation, tout comme les travaux réalisés précédemment, a vocation à rendre cette ligne toujours plus attractive.

Ainsi la dénivellation vise d'une part à apporter plus de robustesse et de régularité au système ferroviaire, d'autre part, à permettre l'augmentation du trafic prévue dans le cadre de la navette azuréenne.

**H** Auteur :SID Sujet :Impliquer les riverains dans le COLAC Date :10/04/2021 11:17:41

Le choix de la variante n'a pas été suffisamment pesé avec les propriétés du périmètre d'impact du projet de bifurcation. Raison pour laquelle, beaucoup de leurs résidents s'offusquent du projet.

Pendant 1 an la communication vers les riverains était absente.

L'équipe projet doit dorénavant être présente régulièrement sur site (pas seulement lors des grandes étapes de concertation) pour partager avec les acteurs locaux (associations, riverains) et tissus socio-économique (santé, hôtellerie, hébergement, école).

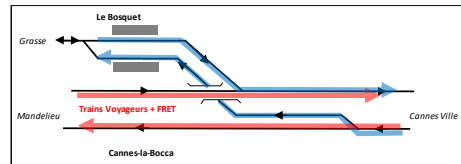
Une solution efficace à court terme consisterait à élargir et faciliter l'intégration de représentants dans le collège des acteurs (COLAC).

## LES PRINCIPES DE LA DÉNIVELLATION

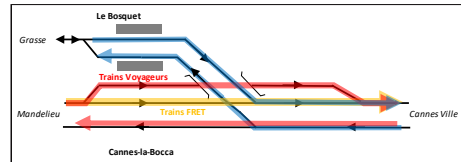
La dénivellation de l'une ou l'autre des lignes a d'abord été envisagée en aérien, c'est-à-dire en créant un « saut de mouton », avec une ligne passant par dessus l'autre. Cette solution a cependant été exclue en raison de ses impacts urbains et paysagers extrêmement importants.

Le principe d'une dénivellation en souterrain, c'est-à-dire en créant un « terrier » sous les voies actuelles, a donc été retenu et 2 variantes ont été étudiées et présentées à la concertation en 2019 :

- Le passage de la ligne Cannes-Grasse sous les voies de la ligne Marseille-Vintimille



- La création d'une nouvelle voie au nord des voies existantes de la ligne Marseille-Vintimille pour passer sous la ligne Cannes-Grasse



Les pentes pour le fret n'étant pas compatibles avec le passage en souterrain, les trains de fret continueront à utiliser la voie nord existante de la ligne Marseille-Vintimille.

## LE CHOIX DE LA VARIANTE « MARSEILLE-VINTIMILLE EN TERRIER »

Les participants à la concertation de 2019 s'étant exprimés sur les deux variantes ont privilégié, en raison de ses moindres impacts, celle visant à créer, pour les trains de voyageurs, un passage en souterrain de la voie nord Marseille-Vintimille sous la ligne Cannes-Grasse.

En effet, cette variante, qui prévoit d'enfouir la voie la plus proche des habitations et sur laquelle circule le plus grand nombre de trains, permet de réduire sensiblement les nuisances sonores et d'utiliser la partie couverte pour rétablir le boulevard de la Mer sur sa majeure partie.

Néanmoins, les participants à la concertation de 2019 ont exprimé de nombreuses inquiétudes et demandé que des solutions soient recherchées par le maître d'ouvrage pour atténuer encore les effets du projet.

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

- Un prolongement de la section en tranchée couverte ;
- Une insertion paysagère et architecturale des aménagements ;
- Le rétablissement du boulevard de la Mer autant que possible sur son tracé actuel ;
- Une réduction des nuisances sonores ;
- Une réduction des emprises foncières après travaux.



**H** Auteur :SID Sujet :Sécurité et sûreté dans les tunnels Date :10/04/2021 12:52:23

Quelle mesures et dispositifs de sécurité, sûreté et maintenance sont associés à ce type de tunnel?

**O** Auteur :SID Sujet :Les inondations au Pont Leader Date :10/04/2021 11:27:10

Le bas du boulevard Leader est subit fréquemment des inondations demandant la fermeture préventive de l'accès au pont Leader (accès voiture < 2M30 de et vers le bord de mer).

**O** Auteur :SID Sujet :Aiguillage du Bosquet sud et nuisances sonores Date :10/04/2021 11:18:29

Les nuisances sonores de l'aiguillage (mis en place en 2017) au sud de la halte du Bosquet doivent être traitées de manière permanente.

**O** Auteur :SID Sujet :Inondations au passage souterrain Font de Veyre Date :10/04/2021 11:26:00

Le passage piétons Font de Veyre sous la voie ferroviaire perpendiculairement au boulevard de la Mer et le passage Annick Galera (dans une moindre mesure) sont également impactés par ces mêmes inondations.

**O** Auteur :SID Sujet :Risque sur l'ouvrage hydraulique Bocca Parc Date :10/04/2021 11:21:20

Les travaux de cet ouvrage hydraulique ont été particulièrement complexes à mettre en oeuvre (essai/erreur) avec une pompe de relevage.

Son objectif est d'assurer l'évacuation des eaux de pluie et des crues des rus vers la mer.

**O** Auteur :SID Sujet :Passage Annick Galera Date :10/04/2021 11:25:45

Le passage piétons Font de Veyre sous la voie ferroviaire perpendiculairement au boulevard de la Mer et le passage Annick Galera (dans une moindre mesure) sont également impactés par ces mêmes inondations.

**H** Auteur :SID Sujet :Inondations en résumé Date :10/04/2021 11:26:43

Bref il y a un important risque hydraulique à surveiller, gérer sur Cannes la Bocca et le bas de la Croix des Gardes.

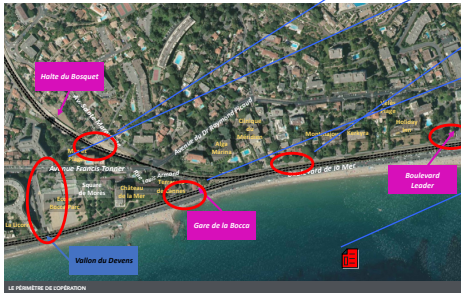


LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR  
BIFURCATION DE CANNES GRASSE

## LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET LES OPTIMISATIONS APPORTÉES

### LES AMÉNAGEMENTS À RÉALISER

L'opération de dénivellement de la bifurcation se localise sur les lignes ferroviaires Marseille-Vintimille et Cannes-Grasse, entre le vallon du Devens à l'Ouest, le boulevard Leader à l'Est et la Halte du Bosquet au Nord.



La réalisation de la dénivellement implique les travaux suivants sur la ligne Marseille-Vintimille :

- La fermeture et la démolition de la gare existante de la Bocca ;

- La création d'une nouvelle voie ferrée au nord des 2 voies existantes entre le vallon du Devens et le boulevard Leader, sur 1 000 mètres ;

- Cette voie, prélevée en terre, passe sous la ligne Cannes-Grasse, dont le niveau altimétrique n'est pas modifié, et sous le cours d'eau du Font de Veyre ;

- Le déplacement temporaire, pendant la durée des travaux, d'une dizaine de mètres au nord du boulevard de la Mer sur des terrains appartenant en grande majorité à la Ville de Cannes et à quelques propriétaires privés, et le rétablissement à l'identique des accès riverains. À l'issue des travaux, le boulevard retrouvera son gabarit actuel à l'ouest de la résidence Kerlyra ;

- La reprise du pont-rail sur le boulevard Leader et l'élargissement de la voirie avec l'aménagement d'un cheminement piéton confortable avec des trottoirs pour les personnes à mobilité réduite ;

- La création de 3 passerelles piétonnes : au niveau du square de Moris et de la gare de la Bocca, en lieu et place des souterrains existants impactés par la création de la voie dénivelée, et au niveau de la résidence hôtel Holiday Inn en remplacement de la passerelle existante impactée par la nouvelle voie ;

- L'aménagement et l'amélioration des ouvrages

hydrauliques des 2 vallons du Devens et Font de Veyre. Par ailleurs, l'opération comprend également le

doublément de la ligne Cannes-Grasse, actuellement à voie unique, entre la bifurcation de la ligne Marseille-Vintimille jusqu'à la gare du Bosquet, qui nécessite l'élargissement :

- de la plateforme ferroviaire existante, en utilisant la réserve foncière ferroviaire existante au nord ainsi qu'une bande étroite d'un mètre environ sur des terrains appartenant à la Ville de Cannes, et en mobilisant la voie de circulation routière descendante de la rue Louis Armand côté sud ;

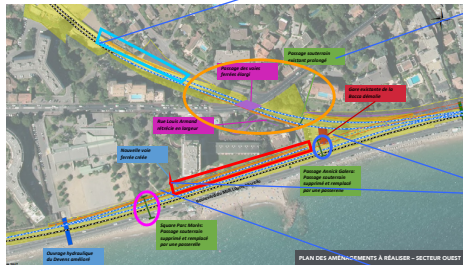
- du passage des voies ferrées sous le pont routier de l'avenue Francis Tonner. Les travaux sur cet ouvrage nécessiteront un phasage minutieux pour limiter les perturbations des circulations routières.

Par ailleurs, le passage souterrain reliant le boulevard de la Mer et la rue Louis Armand sous la ligne Cannes-Grasse doit être par conséquent prolongé.

### LE PROLONGEMENT À L'EST DE LA SECTION EN TRANCHEE COUVERTE DE LA NOUVELLE VOIE NORD

Lors de la concertation 2019, la variante présentée proposait une voie nouvelle en section souterraine entre le bâtiment voyageurs de l'actuelle gare de Cannes-la-Bocca et la façade ouest de la résidence du Montmajour,

une longueur totale de 300 mètres. Les études de niveau avant-projet sommaires ont permis de prolonger cette tranchée couverte de 130 mètres environ à l'est, soit jusqu'à la résidence du Vieux Plage.



Emprises ferroviaires actuelles	Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme	Voie existante	Mur de soutènement / Poutre de tranchée ouverte	Reconstitution de voie
Acquisitions complémentaires nécessaires au projet	Voie nouvelle souterraine	Voie nouvelle en surface	Impact Ball	

**H** Auteur :SID Sujet :Longueur exacte de voie enterrée couverte Date :10/04/2021 12:48:18  
Ici on lit 430 m (= 300 + 130) et page précédente, on lit 500m.

Quelle serait la bonne mesure? Quelle clarification vers les propriétés feriez vous?  
**E** Auteur :SID Sujet :Acquisition complémentaire? Date :10/04/2021 12:34:38  
S'agirait-il d'une acquisition auprès de particulier? Si oui, avez-vous informé les potentiels impactés?

**O** Auteur :SID Sujet :Impact de la base travaux Date :10/04/2021 12:39:46  
1) La "base travaux" pour le nouveau pont route élargi:  
- Quelle serait son installation? Quelles parcelles seraient temporairement annexées?  
- Quelle durée d'interruption de trafic Picaud-Tonner serait envisagée?

L'axe Tonner-Picaud ex RN7 est le vecteur stratégique des transports en commun entre Cannes Centre (et plus) et Cannes La Bocca, Mandelieu (et plus).

2) Quelles dispositions seraient mis en oeuvre pour assurer la continuité de la vie de la résidence "Les Terrasses de Cannes" (accès voitures, camion de déménagement, voirie, collecte des déchets)?

3) Quelles dispositions seraient mis en oeuvre pour assurer la continuité de la vie et de l'accès à la mer pour les riverains pendant et après les travaux?

4) Que proposeriez vous à ceux qui utilisent au quotidien le passage souterrain (qui relie le boulevard de la Mer à la rue Louis Armand) pendant la durée des travaux? Et assureriez vous sa remise en service à gabarit au moins équivalent à l'issue des travaux?

**E** Auteur :SID Sujet :Plus de souterrain mais une dénivellation Date :11/04/2021 20:02:13  
La communication au ministère (Dossier ministériel de présentation des enseignements de la concertation 2019) annonce la "voie nouvelle" souterraine au Château de la Mer et non dénivelée.

La présentation d'une voie en dénivélé dans le dossier de concertation de 2021 n'est donc pas en conformité. Il est donc obligatoire de proposer une solution en souterrain (= sous terre donc recouverte) au niveau du Château de la Mer.

**O** Auteur :SID Sujet :Projet de Passerelle "Annick Galera" Date :10/04/2021 12:41:41  
La passerelle telle qu'évoquée ne permet pas l'accès à la mer.

Si elle franchissait le boulevard du Midi, comment envisageriez vous de permettre son emprise sur le trottoir qui semble très étroit (2 personnes seulement peuvent s'y croiser actuellement)?

**O** Auteur :SID Sujet :Maintien d'un passage souterrain Date :10/04/2021 12:34:30  
Il n'est pas envisageable de continuer à défigurer le bord de mer et ce square Morès en créant des hyperstructures.

Veillez intégrer dans votre étude le maintien d'un passage souterrain (au moins identique en gabarit) au sud du parc sachant que la dénivellation de la 3ième ne ferait que commencer.

Voici en rappel le DOSSIER MINISTERIEL A LA SUITE DE LA CONCERTATION DE 2019 qui dit:

Château de la Mer: nouvelle voie souterraine et donc couverte.



LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE COTE D'AZUR

DOSSIER MINISTERIEL A LA SUITE DE LA CONCERTATION DE 2019

également de ne plus avoir d'arrêt de TER dans la zone contrainte de la bifurcation

#### Depuis la concertation de 2016

Le projet présenté à la concertation de 2016 prévoyait une ligne nouvelle entre la vallée de la Siagne et Nice, avec des raccordements à la ligne Cannes Grasse en 1ère priorité depuis Marseille au sud, depuis Nice au nord. Dans ce contexte, aucun aménagement de la bifurcation de la ligne Cannes - Grasse n'était envisagé.

Les évolutions du projet conduisent aujourd'hui à prévoir un aménagement de la bifurcation entre la ligne Cannes-Grasse et la ligne Mandelieu - Vintimille :

- En phases 1 et 2, l'augmentation des circulations TER ne se fera que sur la ligne existante littorale, et cette bifurcation devient alors un des éléments clés pour la régularité des TER plus nombreux.
- En phase 3, le principe d'une gare TGV à Cannes modifie les besoins de configuration du réseau dans ce secteur.



#### VARIANTE 1 : VOIE DE LA LIGNE CANNES-GRASSE EN TERRIER

La voie nord (direction Marseille vers Vintimille) de la ligne littorale sera déplacée jusqu'à 15m vers le nord, entre la gare de la Bocca existante et le boulevard Leader. Elle empiètera donc sur le boulevard de la mer, tout en restant à l'intérieur d'un emplacement réservé inscrit au PLU pour des aménagements routiers.

Entre les deux voies, une 3e voie sera insérée, qui sera dédiée aux circulations ferroviaires vers Grasse : cette voie passera en souterrain sous la voie nord de Marseille - Vintimille, et se poursuivra jusqu'au Bosquet, doublant la voie existante, qui sera alors dédiée aux circulations en provenance de Grasse.

Cette voie (descendante) sera décalée elle aussi depuis le pont de l'avenue Francis Tonner jusqu'à une quinzaine de mètres vers l'intérieur des terres, pour permettre l'insertion de la trémie de la voie nouvelle. La voie sud de Marseille - Vintimille ne sera pas modifiée.

#### VARIANTE 2 : VOIE DE LA LIGNE MARSEILLE - VINTIMILLE EN TERRIER

La ligne Cannes - Grasse sera doublée entre la halte du Bosquet et la bifurcation. Les deux voies actuelles Marseille - Vintimille seront conservées.

Une troisième voie sera créée au nord des deux voies existantes de cette ligne et passera en terrier sous la ligne Cannes - Grasse. Elle sera réservée aux trains voyageurs ce qui permet d'augmenter les pentes jusqu'à 3,5 % et en conséquence, de réduire la longueur du terrier.

La voie nord actuelle, future voie centrale, sera maintenue pour les trains de fret en direction de Nice et de l'Italie et son tracé sera légèrement modifié aux 2 extrémités de raccordement avec la 3ème voie créée.

La voie nouvelle se rapprochera :

- d'un mètre du talon du bâtiment La Licome (aile sud-est de la résidence) tout en restant dans les emprises ferroviaires,
- de 8 mètres du Château de la Mer,
- de 10 mètres des bâtiments situés à l'ouest de la bifurcation.
- ~~de la limite de la résidence de Château de la Mer qui sera conservée et complétée par une nouvelle voie souterraine de 100 mètres de long, implantée au nord de celle-ci, sera souterraine.~~

À l'est de la bifurcation, les aménagements empièteront sur le boulevard de la Mer tout en s'inscrivant à l'intérieur d'un emplacement réservé inscrit au PLU pour des aménagements routiers



EXEMPLE DE BIFURCATION DÉNIVELLÉE EN TERRIER (BIFURCATION PLM / VOIES DU PORT A DESTAGUE)

**H** Auteur :SID Sujet :Problème d'échelle? Date :10/04/2021 15:36:03

Comptez vous bien faire passer de vrais trains dans ce gabarit?

NDLR: Clés pour le train miniature n°54 Mars/avril 2021 page 8 "Miniworld Côte d'Azur" dont on dit : "Nous y découvrons des circulations sur la Côte Bleue, le ligne de l'Estérel de Marseille à Nice et une évocation du réseau à voie unique exploitée par la régie des Bouches-du-Rhône."

**O** Auteur :SID Sujet :Voie enterrée = barrage hydraulique Date :10/04/2021 15:53:03

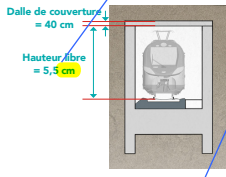
L'implantation de la voie souterraine créerait naturellement un barrage à l'écoulement naturel au travers des sols.

Quelles mesures mettriez vous en oeuvre pour en assurer la continuité?

**Y** Auteur :SID Sujet :Alimentation HT souterraine Date :10/04/2021 15:59:12

A la différence de l'alimentation usuelle aérienne de contact des voies ferrées par caténaires , il y a une évolution majeure pour leur enfouissement. Pouvez vous détailler ce point?

**LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
BYPASSAGE DE CANNES GRASSE**



Ce prolongement de la dalle de couverture de la tranchée a été permis grâce à plusieurs optimisations techniques sans élargir le périmètre des travaux à l'Est :

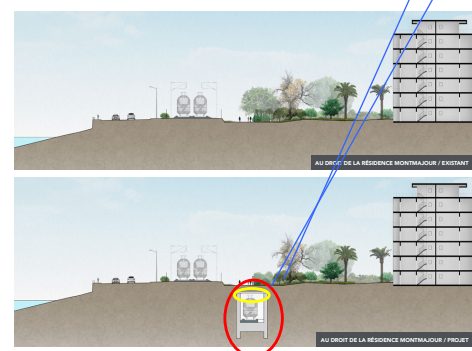
- Une optimisation du profil en long du tracé (un enfouissement plus important de la voie nouvelle) ;
- Une réduction de l'épaisseur de la dalle grâce à des techniques de conception de structures plus complexes (l'épaisseur de la dalle a été réduite de 70 cm) ;
- Une diminution de la hauteur libre du tunnel via la mise en place d'une caténaire rigide (profil aérien de contact) ;
- Un prolongement de la dalle jusqu'à 2 mètres de hauteur au-dessus du terrain existant. Ce prolongement serait sans incidence sur la vue sur la mer des riverains, étant donné qu'aujourd'hui la plateforme ferroviaire, les murs de propriété et la végétation constituent des obstacles visuels de la même hauteur.

Un traitement architectural et paysager sera proposé pour que l'ouvrage se fonde dans son environnement, voire même améliore les abords de la voie ferrée.

Ce prolongement de la tranchée couverte à l'Est est illustré sur les coupes suivantes au droit des résidences du boulevard de la Mer.

**Au droit du Montmajour**, la tranchée couverte passerait sous le niveau du terrain existant. Les limites de l'emprise ferroviaire et l'implantation du boulevard de la Mer seraient reconstituées telles qu'aujourd'hui à la fin des travaux.

**Les études d'optimisation du projet réalisées par SNCF Réseau depuis la concertation de 2019 ont permis de supprimer les impacts foncier en phase définitive au droit de cette résidence.**



**Sortie Est de la tranchée couverte présentée en 2019**

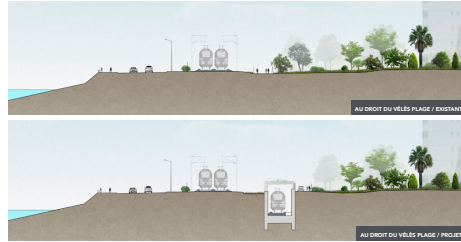
**Sortie Est de la tranchée couverte proposée en 2021**

**Au droit du Kerkyra**, la dalle de la tranchée couverte se situerait à moins d'un mètre au-dessus du niveau du terrain existant (niveau de l'actuel boulevard de la Mer). Cette dalle serait plantée et agrémentée d'un jardin méditerranéen.

Si l'optimisation du projet ne permet pas de supprimer l'impact foncier sur les terrains appartenant à la Ville de Cannes, elle permet de proposer un aménagement paysager qualitatif au droit de cette résidence.

**Entre la résidence Kerkyra et le Vélès Plage**, la dalle de la tranchée couverte se situerait entre 1 et 2m au-dessus du niveau du terrain existant (niveau de l'actuel boulevard de la Mer). Celle-ci serait plantée et agrémentée d'un jardin méditerranéen.

Tout comme devant le Kerkyra, l'impact foncier en phase définitive ne peut pas être évité ; un aménagement paysager qualitatif est proposé.



**Au droit du Holiday Inn**, la tranchée est « ouverte » : la voie remonte progressivement jusqu'au niveau des voies existantes. La voie est encore suffisamment enterrée pour que le mur de la tranchée atténue le bruit généré par le contact rail-roue (principale source de nuisance sonore

des trains). Une couverture de la voie à cet endroit aurait pour incidence un impact visuel significatif pour les riverains (de 2 à 6 mètres de haut). Il n'a donc pas semblé opportun de la retenir.



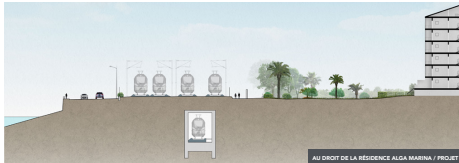
## LE DÉPLACEMENT ET LE RÉAMENAGEMENT DU BOULEVARD DE LA MER AU NORD ET LE RÉTABLISSEMENT À L'IDENTIQUE DES ACCÈS RIVERAINS

Un des objectifs recherchés dans la conception de cette opération est de limiter les acquisitions foncières nécessaires aux aménagements, afin d'impacter le moins possible les propriétés voisines de l'infrastructure ferroviaire. C'est pour cette raison que lorsque la configuration des aménagements le permet, le boulevard de la Mer est rétabli sur son tracé actuel, permettant, après les travaux, de reconstituer le site dans sa configuration actuelle, sans aucun impact.

Les optimisations identifiées dans le cadre des études menées depuis la précédente concertation de 2019 ont

permis d'augmenter le linéaire du boulevard de la Mer pouvant être rétabli sur son tracé actuel. Ainsi, une fois le projet réalisé, le boulevard de la Mer serait reconstitué sur son tracé actuel entre la résidence Kerkyra à l'est et la clinique du Meridien à l'ouest. À l'ouest de la clinique, le boulevard de la Mer, actuellement piéton, serait décalé d'environ 1 mètre au nord, et à l'est du Kerkyra, le boulevard de la Mer serait décalé d'environ 10 mètres vers le nord sur des terrains appartenant principalement à la Ville de Cannes.

Le boulevard de la Mer serait rétabli dans sa largeur actuelle de 3,60 mètres et aménagé en promenade piétonne et cyclable, carrossable.



- Auteur :SID Sujet :Passage souterrain à maintenir Date :10/04/2021 17:46:13  
Pas de passerelle au sqaure Morès.
- Auteur :SID Sujet :Accès à négocier avec les riverains Date :10/04/2021 17:31:30  
Cette proposition est intéressante mais doit être concertée avec les usagers (clinique et résidences à accès routier unique) et les services de sécurité civile.
- ◡ Auteur :SID Sujet :Couverture phonique Date :10/04/2021 17:52:13  
Pouvez-vous intégrer dans votre analyse, la capacité de couvrir en partie le terrier entre Mer et Plages, Bel Horizon et riverains au nord?  
Cela permettrait d'atténuer les nuisances sonores du train (identifiées les plus élevées) dans le respect des vues des résidences.
- Auteur :SID Sujet :Accès piéton Holiday Inn Date :10/04/2021 17:34:19  
Il manquerait la restitution du portillon.
- Auteur :SID Sujet :Accès piéton Cannes Les Plages Date :10/04/2021 17:33:36  
Il manquerait la restitution du portillon.
- Auteur :SID Sujet :Accès piéton Font de Veyre? Date :10/04/2021 17:44:42  
Que deviendrait le passage piéton Font de Veyre donnant à la mer et à l'arrêt de bus Midi Méridien?
- Auteur :SID Sujet :Accès piéton Terrasse de Cannes Date :10/04/2021 17:42:21  
Que deviendrait le passage piéton privatif ouvrant sur le passage Annick Galera?

### LES FRANCHISSEMENTS DES VOIES FERRÉES

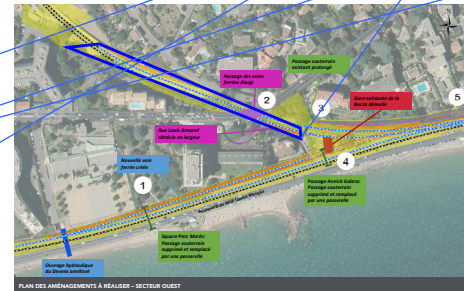
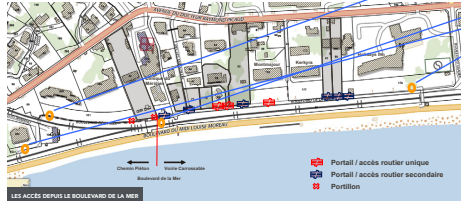
L'intégralité des 7 franchissements des voies ferrées impactés par le projet sera rétablie et améliorée.

- ① Le passage souterrain du square de Morès, qui permet la liaison entre le boulevard Francis Tonner via le square et la plage du Midi. ■
- ② Le passage souterrain sous la ligne Cannes-Grasse entre la plage du Midi et la rue Louis Auguste, serait prolongé en conséquence de l'élargissement de la plateforme ferroviaire.
- ③ Le pont route de l'avenue Francis Tonner franchissant la ligne Cannes-Grasse serait modifié pour permettre l'insertion d'une 2<sup>e</sup> voie ferrée.
- ④ Le passage souterrain de la gare, appelé passage Annick Galera, entre le boulevard de la Mer et la plage du Midi, serait transformé en passerelle avec un accès pour les personnes à mobilité réduite par ascenseur.

L'accès routier au boulevard de la Mer pourrait être réservé aux riverains et aux véhicules de secours grâce à un système de bornes rétractables ou une barrière à l'entrée.



Les accès riverains, portails et portillons seront rétablis à l'identique. Les murs des résidences seront également reconstruits et végétalisés.



**H** Auteur :SID Sujet :Ruisseau Font de Veyre Date :10/04/2021 14:49:24

Le ruisseau Font de Veyre :

- prend sa source au Belvédère dans le parc de la Croix des Gardes,
- traverse le quartier de la Fontaine de Veyre,
- est cuvelé et semi-enterré sur sa partie aval du Conservatoire jusqu'à la mer.

Lors du des inondations du 3 octobre 2015, il a charrié dans son lit, et bien au delà, différents végétaux obstruant en plusieurs endroits l'écoulement global.

Par "chance" il n'y a pas eu conjonction avec une phénomène de type vagues/submersion durant cet épisode alors que c'est très probable.

Avez vous pris en compte ce risque dans le dimensionnement de ce passage de l'eau en "sandwich" entre ce "nouveau" boulevard de la mer et la voie enterrée?

Il y a actuellement une lucarne entre le domaine ferroviaire et routier qui peut faire office de soupape.

**H** Auteur :SID Sujet :Pont Leader Date :10/04/2021 16:30:17

Le projet doit aussi préserver la hauteur de passage voiture identique à l'actuel.

Pouvez détailler la solution envisagée? S'agit-il d'une refonte complète du pont pour permettre l'élargissement du passage au dessous (voitures/piétons/PMR) et d'accueillir en supérieur les 3 voies ferrées?

**H** Auteur :SID Sujet :Expropriation de fond de parcelles? Date :10/04/2021 13:01:31

Envisagez vous bien d'informer très rapidement les propriétés impactées par le projet de la bifurcation?

**H** Auteur :SID Sujet :Dimensionnement local du boulevard de la Mer Date :10/04/2021 15:01:02

1) Quels seraient les gabarits de redimensionnement du profil local du boulevard de la Mer?

2) A quelle profondeur se situerait la voie ferrée enterrée? Et quelle profondeur de fouille serait nécessaire? Avez vous déjà entrepris une étude géologique?

**H** Auteur :SID Sujet :La vraie situation à gérer Date :10/04/2021 15:27:51

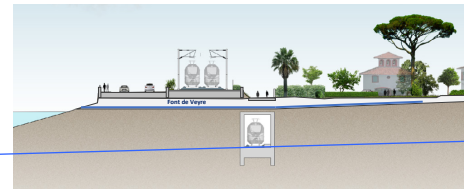
Ce visuel est présenté pour bien faire comprendre quelle est la vraie situation devant être prise en compte dans l'analyse du projet.

**H** Auteur :SID Sujet :Simulation inondation-vague-submersion Date :11/04/2021 19:14:07

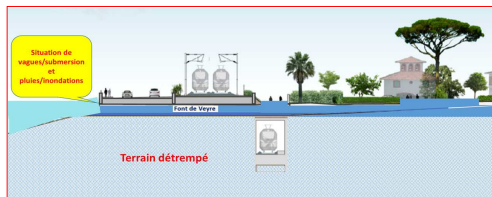
LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
BIFURCATION DE CANNES GRASSE

### L'AMÉNAGEMENT ET L'AMÉLIORATION DES OUVRAGES HYDRAULIQUES

- ⑤ Le passage du Font de Veyre serait élargi de 2 mètres, ce qui améliorerait tant le passage des piétons que les écoulements du vallon lors des intempéries.
- ⑥ La passerelle à hauteur de la résidence hôtel Holiday Inn serait impactée par les travaux de la nouvelle voie. Elle serait reconstruite avec un accès pour les personnes à mobilité réduite par ascenseur.
- ⑦ Le passage du boulevard Leader sous les voies ferrées serait élargi, avec l'aménagement d'un cheminement piéton confortable, pouvant être emprunté par des personnes à mobilité réduite.



Les travaux de la dénivelation de la bifurcation s'accompagneraient d'un élargissement de 2 mètres du passage souterrain au droit du ruisseau, ce qui faciliterait l'évacuation des eaux débordantes.





Auteur :SID Sujet :Square Morès, Ecole Bocca Parc: préservation des palmiers Date :10/04/2021 17:13:32  
Prenez vous bien en compte la préservation des palmiers dans le square Morès et à l'Ecole Bocca Parc avec leur proximité du projet de nouvelle voie?

Auteur :SID Sujet :2 pins parasols et un platane sur le square Louis ARmand Date :10/04/2021 16:42:26  
Quel est le devenir dans votre projet des espèces végétales de ce square?

Auteur :SID Sujet :Disparition d'habitats et déplacement de la faune Date :10/04/2021 17:09:13  
Fournissez nous l'inventaire intégral écologique faune et flore du secteur triangulé par :  
- Jardin de la Licorne à l'ouest et sud,  
- halte du Bosquet au nord ouest jusqu'au bas du parc de la Croix des Gardes au nord est,  
- Esplanade du Golfe à l'Est,  
- les plages au sud (dont la plage du Rochers Rouges, plage du Midi),  
- sans oublier la frange maritime et ses espèces marines .

### L'INSERTION PAYSAGÈRE DE L'OPÉRATION

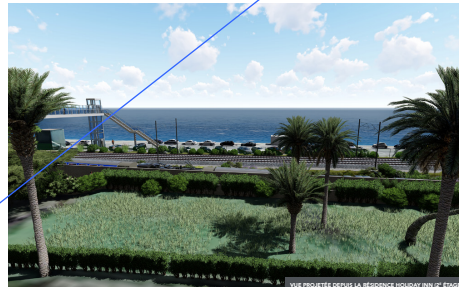
L'opération de déviation est l'occasion d'un projet paysager sur tout le linéaire longeant le ligne Marseille-Vintimille, entre le boulevard Lascaris et le square de Morès) et jusqu'à la halte du Bosquet), le long de la ligne Cannes-Grasse.

Ces aménagements paysagers permettraient de réduire l'impact visuel de l'infrastructure ferroviaire et garantirait son insertion entre les résidences et le littoral.

Ces aménagements porteraient sur :  
• **La couverture de la tranchée couverte** et le traitement des espaces résiduels en jardins méditerranéens. En plus d'être qualitatives et en adéquation avec le milieu naturel local elles ne nécessitent que très peu d'entretien.  
• **Les murs des propriétés** qui seraient végétalisés.

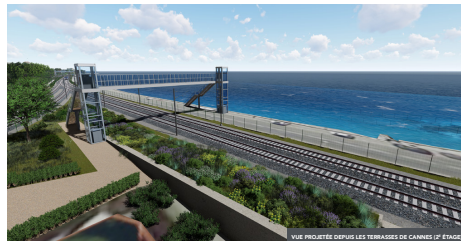
• **Les matériaux des clôtures** qui isolent le faisceau de voies des habitations, afin de les intégrer dans leur environnement.


Les visuels ci-après montrent des exemples de vues de l'insertion paysagère du projet depuis les résidences riveraines.



Cette page ne contient aucun commentaire


LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
BIBLIOTHÈQUE DE CANNES GRASSE




 Auteur :SID Sujet :Château de la Mer : pourquoi pas de proposition couverte du train? Date :11/04/2021 19:19:04

Comme déjà évoqué, la proposition 2019 stipule une voie souterraine devant le Château de la Mer. Or en 2021, on constate qu'il y aurait une dénivellation uniquement sans recouvrement. Le projet n'est donc pas conforme au dossier ayant servi à la décision du ministère, donc doit être revu.

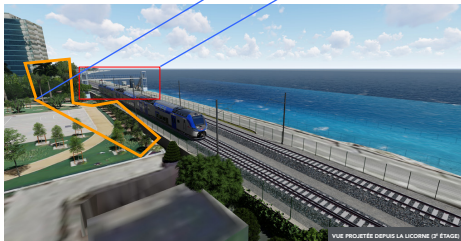
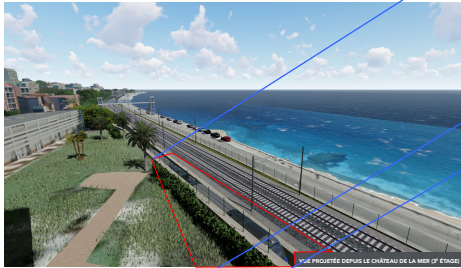
De plus il y aurait une expropriation sans en avoir informé la copropriété avant le 1er mars 2021.

 Auteur :SID Sujet :Palmiers Date :10/04/2021 17:24:44

Préservation des palmiers svp.

 Auteur :SID Sujet :Souterrain et non une passerelle Date :10/04/2021 17:22:35

Comme déjà évoqué, une passerelle n'est pas acceptable.



**H** Auteur :SID Sujet :Disponibilité PGCS Date :10/04/2021 17:56:55

Veillez mettre à disposition le plan général de coordination de sécurité et protection de la santé.

Quel est l'effectif prévisionnel global? et celui de pointe?

**H** Auteur :SID Sujet :Fonctionnalité de la passerelle? Date :11/04/2021 19:31:31

Reconstruire la passerelle au droit de l'Holiday Inn à neuf serait une très bonne idée si elle pouvait être utilisée par les riverains malgré sa situation d'assise sur chantier?

Par ailleurs quels risques pourrait elle subir lors des fouilles et travaux?

**H** Auteur :SID Sujet :Privé d'accès à la mer Date :10/04/2021 18:02:24

Ce phasage de travaux priverait l'accès à la plage des Rochers Rouges pendant la quasi totalité de la durée des travaux!!

Ce n'est pas acceptable!!



LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
BIFURCATION DE CANNES GRASSE

## LA PHASE TRAVAUX

### LE PHASAGE DES TRAVAUX DE LA DÉNIVELLATION, DE CANNES CENTRE ET DE LA FUTURE GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA

Sur le secteur de Cannes, les travaux pour réaliser les aménagements de phase 2 de la LNPCA vont porter sur les trois sites de la gare de Cannes Centre, la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et de Cannes Marchandises pour la nouvelle gare TER de Cannes-La-Bocca.

Ces travaux pourraient se dérouler entre 2027 et 2032.

Sur la gare de Cannes Centre, les travaux ne nécessiteront pas une interruption des circulations ferroviaires, deux voies de sens contraire pouvant être maintenues en service durant toutes les phases de travaux.

Concernant la dénivellation et la nouvelle gare TER de Cannes-La-Bocca, il est envisagé de coordonner les travaux de sorte à garantir la continuité de service et la desserte ferroviaire du quartier de la Bocca. La gare de la Bocca existante resterait en service tant que les quais de la nouvelle gare TER de Cannes-La-Bocca sur le site de Cannes Marchandises ne seraient pas utilisables par les voyageurs.

Ceci induit les principes de phasage des travaux suivants :

- Démarrage des travaux sur Cannes Marchandises en 2027 ;
- Démarrage des travaux de la dénivellation à partir de 2029, avec priorité donnée aux travaux les plus à l'est et à l'ouest de la gare et des quais existants ;

- Livraison des quais de la nouvelle gare TER de la Bocca ;
- Mise en service anticipée de la nouvelle gare TER de la Bocca ;
- Poursuite des travaux de la dénivellation au niveau de la gare et des quais existants ;
- Finalisation de la nouvelle Gare TER de la Bocca.

Suivant les phases (essais de signalisation, phase génie civil), il est probable cependant que des périodes d'interruption des circulations soient nécessaires sous la forme de week-end élargis. Les moyens de substitution nécessaires pour le rabattement des voyageurs vers les gares de Cannes Centre ou Mandelieu seraient alors activés.

### LA RÉALISATION DES TRAVAUX DE LA DÉNIVELLATION

L'organisation détaillée des travaux sera définie par les équipes de maîtrise d'œuvre en fonction des enjeux de maintien des circulations et des services aux voyageurs d'une part, et de l'optimisation des délais et des moyens d'autre part. L'ordre de grandeur du délai de réalisation est de 4 ans. Les travaux pourraient être organisés en 4 phases, dont un des principes est présenté ci-dessous.

**La 1<sup>re</sup> phase de travaux consisterait à libérer les emprises nécessaires à la réalisation de la nouvelle voie souterraine et du doublement de la ligne Cannes-Grasse jusqu'à la gare du Boquet.**

Sur l'axe Marseille-Vintimille, le boulevard de la Mer serait déplacé au nord et les accès riverains seraient reconstitués, afin d'assurer la continuité de desserte des

habitations durant les phases de travaux suivantes portant sur les installations ferroviaires.

Le passage souterrain du square de Morès et la passerelle au droit de l'Holiday Inn seraient démolis. Le passage souterrain de la gare serait maintenu tant que la gare sera exploitée.

**Afin de maintenir une liaison ville-mer, la passerelle au droit de l'Holiday Inn pourrait être reconstruite dès la phase 2.**

**La 2<sup>e</sup> phase de travaux viserait à réaliser ou modifier les ouvrages de génie civil.**

Sur l'axe Cannes-Grasse, la tranchée au nord du pont Francis Tonner et la plateforme au sud du pont seraient élargies. Le passage souterrain entre le boulevard de la Mer et la rue Louis Armand serait prolongé et le pont route avenue Francis Tonner serait repris.

Sur l'axe Marseille-Vintimille, la tranchée couverte et ses accès (bréviés) seraient réalisés au nord des 2 voies existantes, sans interrompre les circulations ferroviaires. Toutefois, la proximité des travaux par rapport aux voies existantes nécessiterait de mettre en place des mesures temporaires de limitations des vitesses sur ces voies. Les passages sous les ponts ferroviaires seraient élargis : le passage du Fort de Veyre et le passage Leader, lors d'interruptions temporaires de circulation organisées sur de longs week-ends.

L'avancement des travaux serait fait d'Est en Ouest.

Le bâtiment voyageurs, les quais de la gare de Cannes-La-Bocca et le passage souterrain Annick Galera seraient démolis en fin de phase pour réaliser les travaux des infrastructures ferroviaires.

**La 3<sup>e</sup> phase de travaux consisterait à poser les équipements ferroviaires** : nouvelles voies, signalisation, caténaire et communications entre les voies. Cette phase nécessiterait des interruptions de circulations pendant les opérations d'accroissement et d'essai.

**La 4<sup>e</sup> phase de travaux correspondrait aux travaux de finition.**

Les occupations temporaires seraient libérées et les terrains remis en état.

**Les 2 passerelles : Morès et Annick Galera seraient installées.**

Le boulevard de la Mer serait re-déplacé sur la tranchée couverte à l'ouest de la résidence Kenkya et aménagé sur tout le linéaire entre le passage du Fort de Veyre et le boulevard Leader en voie piétonne carrossable. Des bornes d'accès, limitant l'accès du boulevard de la Mer aux riverains, pourraient être installées.

Des plantations seraient réalisées sur la tranchée couverte, entre la tranchée et les voies ferrées existantes et le long des murs des propriétés riveraines.

Des clôtures permettant d'isoler le faisceau de voies des habitations seraient installées.



**H** Auteur :SID Sujet :Acoustique mais quid des émissions électromagnétiquesC! Date :11/04/2021 09:35:37  
 Une étude sur les nuisances électromagnétiques serait la bienvenue pour assurer du respect des riverains.

Des crépitements au voisinage des caténaires attestent d'un très fort champ électrique qui s'atténue que très très faiblement sur la distance.

Pour mémoire le projet tenterait de rapprocher le train vers les habitations.

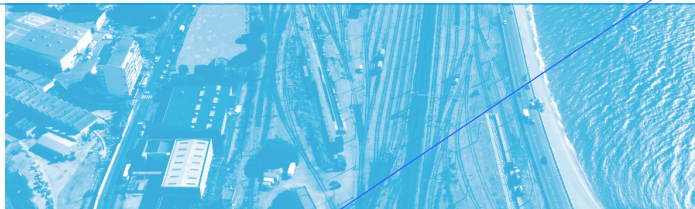
**H** Auteur :SID Sujet :Représentativité de l'échantillon des mesure Date :11/04/2021 09:36:28  
 Les mesures de bruits ont été faites en 2018, il y a maintenant 3 ans.  
 Une seule mesure a été faite en 2020 au pic d'affluence de population.

Quelle validité pensez vous démontrer avec cet état partiel et discutable sans refaire une mise à jour de ces mesures?

D'ailleurs aucune mesure au sud ouest, sud et sud-est de la zone n'a été faite.

Il serait très apprécié d'y ajouter aussi un point de mesure où seraient prévue la coexistence des 4 voies (à proximité d'Alga Marina).

Sachez que beaucoup de modifications ont été entreprises depuis par la ville sur le domaine routier afin de réduire les nuisances sonores du trafic routier.



LIGNE NOUVELLE  
 PROVENCE CÔTE D'AZUR  
 DOSSIER DE CONCERTATION  
 BIFURCATION DE CANNES-GRASSE

## LA PRISE EN COMPTE DE L'ACOUSTIQUE

Une étude acoustique a été réalisée en 2020 sur le périmètre de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

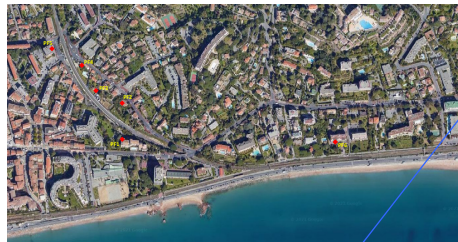
La perception d'un événement sonore de courte durée correspond à une gêne instantanée. De nombreuses études ont mis en évidence que les effets chroniques du bruit sont davantage liés à la dose de bruit à laquelle est soumise une personne sur une longue période, dont le niveau LAeq<sup>1</sup> permet une bonne représentation, plutôt qu'à un niveau instantané pendant le passage (« pic » de bruit).

### Caractérisation de l'ambiance sonore existante

- La caractérisation de l'ambiance sonore existante est basée :
- sur les mesures de bruit réalisées en façade des bâtiments riverains du projet, en 2018 en bordure de la ligne Cannes-Grasse, puis en juillet 2020 en bordure de la ligne Marseille-Vintimille ;
  - sur une modélisation de l'état actuel, tenant compte des trafics moyens annuels.

Ces niveaux sonores déterminés en situation actuelle ont pour objectif la définition des seuils à respecter à l'horizon du projet.

L'emplacement des mesures in-situ est présenté par le plan ci-dessous, et les résultats sont synthétisés par un tableau suivant.



Aux abords du projet, le bâti est constitué essentiellement de résidences d'habitations ou de résidences hôtelières, ainsi que de quelques villas individuelles. On note la présence de la Clinique du Méridien située au droit de la bifurcation, et de l'école Bocca Parc située à l'Ouest de la bifurcation : la sensibilité de ces établissements est prise en compte, selon les critères définis par la réglementation.

Ces bâtis sont actuellement exposés au bruit de la circulation ferroviaire, mais aussi au bruit de la circulation routière. Cela est particulièrement notable pour les façades Sud des bâtiments situés en bordure de la ligne Marseille-Vintimille, exposées à la circulation sur le boulevard du Midi Louis Moreau.

Point de mesure	Nuit (22 h - 6 h)	
	LAeq en dB(A)	LAeq en dB(A)
PF1 (2018)	54,5	46,0
PF2 (2018)	50,0	44,5
PF3 (2018)	54,0	44,0
PF4 (2018)	50,0	40,0
PF5 (2018)	59,5	53,0
PF6 (JUILLET 2020)	62,0	56,0

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE MESURE

Les niveaux sonores sont représentatifs d'une ambiance sonore modérée au sens de la réglementation, c'est-à-dire inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit, en bordure de la ligne Cannes-Grasse (PF1 à PF5) et en bordure de la ligne Marseille-Vintimille à l'Est de la bifurcation (PF6).

Les modélisations de l'état actuel, basées sur le trafic moyen annuel et permettant le calcul des niveaux sonores en façade de l'ensemble des bâtiments riverains du projet, ont abouti aux mêmes conclusions.

### Analyse de l'impact acoustique du projet

Une modélisation acoustique a ensuite été réalisée afin de caractériser l'exposition au bruit des habitations riveraines une fois le projet réalisé.

La modélisation du projet est basée sur la géométrie et les caractéristiques de l'infrastructure et des voies modifiées, du volume du trafic prévisionnel, des caractéristiques du matériel roulant, de la vitesse de circulation et des conditions de propagation du bruit (relief, obstacles...).

Le calcul des niveaux sonores est alors réalisé en façade et à chaque étage des bâtiments sensibles à proximité du projet, mais aussi sous forme de cartographies du bruit.

La comparaison des niveaux sonores entre l'état de référence et l'état projet (même horizon de calcul, sans et avec la réalisation du projet), a montré une diminution des niveaux sonores du fait de la réalisation du projet, globalement comprise entre 0 et - 2 dB(A), et pouvant atteindre ponctuellement - 3 dB(A). Aucune protection acoustique n'est donc imposée par la réglementation.

### Analyse hors cadre réglementaire

Les cartographies ci-après représentent les variations du niveau de bruit entre l'état actuel et l'état projet, en période diurne et en période nocturne, à une hauteur de 4 mètres au-dessus du sol, c'est-à-dire au niveau du 1<sup>er</sup> étage d'un bâtiment.

<sup>1</sup> La définition des termes acoustiques figure en annexe

Cette comparaison n'est pas imposée dans le cadre réglementaire, mais permet une bonne compréhension de l'évolution des niveaux sonores attendus par rapport à la situation actuelle.



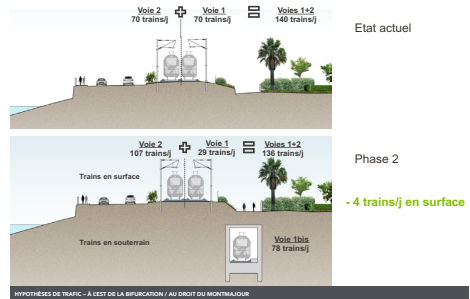
On constate que les variations entre l'état actuel et l'état projeté peuvent être significatives, c'est-à-dire supérieures à une diminution ou une augmentation de 2dB(A).

- Pour les riverains de la ligne Cannes-Grasse, entre la bifurcation et la halte du Bosquet, on note :**
- Globalement une faible augmentation ou diminution de l'exposition sonore comprise entre -2 et + 2 dB(A) (couleur vert foncé en jaune) ;
  - Ponctuellement une augmentation significative de l'exposition sonore comprise entre + 2 et + 3 dB(A) (point 19 - résidence Mer et Plage) de jour. A cet endroit, l'augmentation de nuit avant 23h et après 5h reste néanmoins faible (0 à + 1 dB(A)) et les niveaux sonores demeurent très inférieurs aux seuils réglementaires qui sont de 63 dB(A) de jour et de 58 dB(A) de nuit.

Il faut noter que le projet ne permet pas d'augmenter le trafic à plus de 2 TER / heure en heure de pointe sur la ligne Cannes-Grasse, comme c'est le cas aujourd'hui. Les résultats présentés ci-dessus proviennent de l'augmentation de la durée de la plage de l'heure de pointe.

Sur cette ligne, ces augmentations de trafic ne sont pas dépendantes de l'infrastructure.

- Pour les riverains de la ligne Marseille-Vintimille, on note une diminution significative de l'exposition sonore comprise entre -2 et -4 dB(A) (couleur vert clair).**
- Malgré l'augmentation prévue du trafic ferroviaire en heure de pointe et à la journée, les niveaux de bruit le long de la ligne Marseille-Vintimille, au droit de la tranchée couverte, vont diminuer de -4 à -2dB(A) grâce à :
- l'évolution du matériel roulant. La suppression des trains Corail qui sont, avec les trains de fret, les trains les plus bruyants, est en effet prévue à l'horizon du projet. Aujourd'hui, on comptabilise 18 passages de trains Corail par jour sur la ligne Marseille-Vintimille ;
  - la réduction des vitesses de circulation des trains à l'horizon du projet, en raison de l'arrêt d'un grand nombre d'entre eux à la future gare de Cannes-La-Bocca ;
  - la diminution du nombre de trains passant en aérien est de 4 trains par jour, une part significative du trafic passant dans le tunnel.



\* Il est à noter que c'est à partir de 2 dB qu'une variation d'émission sonore commence à être perceptible à l'oreille humaine.

**H** Auteur :SID Sujet :Comparaison à la solution alternative SID Date :11/04/2021 10:39:20  
113 Meuros à ce jour demeure un coût pharaonique comparé à la solution alternative du SID.

Bien sûr ce montant résulterait du cumul de gros travaux sur 5 ans au lieu des 6 mois dans la proposition du SID.

**H** Auteur :SID Sujet :Prise en compte des riverains à élargir Date :11/04/2021 09:44:50  
Nous notons que des concertations de 2019 ont permis à des riverains d'améliorer le projet SNCF pour leur jouissance (revendication normale).

Nous comprenons que cette concertation 2021 continue son chemin mais mériterait de faire une collecte des requêtes de manière pro-active envers l'ensemble des riverains.



LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
BIFURCATION DE CANNES GRASSE

## LE COÛT DE L'OPÉRATION

**Le coût global de l'opération est estimé à 113 M€**  
(conditions économiques au 1er janvier 2019) en euros constants.

La solution présentée à la concertation 2019 était estimée à 93 M€ (écart de 20 M€ est dû aux aménagements complémentaires issus des études d'optimisation, afin de prendre en compte les demandes exprimées lors de la concertation de 2019, notamment en termes de réduction des nuisances).

- Prolongement de la couverture de la tranchée ;
- Élargissement des passages boulevard Leader et Font de Vigne sous les voies ferrées ;
- Mesures complémentaires de réduction des nuisances qui seront mises en œuvre lors de la réalisation des travaux ;
- Aménagements architecturaux et paysagers complémentaires pour un rendu qualitatif des abords des emprises ferroviaires et du boulevard de la Mer.



\* Les coûts d'aménagement sont toujours indiqués hors taxe



## ANNEXE : NOTIONS D'ACOUSTIQUE



Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère ; il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) exprimée en Hertz (Hz) et par son amplitude (ou niveau de pression acoustique) exprimée en décibel (dB).

L'oreille humaine a une sensibilité très élevée, puisque le rapport entre un son juste audible ( $2 \cdot 10^{-5}$  Pascal), et un son douloureux (20 Pascal) est de l'ordre de 1 000 000.

L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique et l'on parle de niveaux de bruit exprimés en décibels A (dB(A)) où A est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille.

### Arithmétique particulière

Le doublement de l'intensité sonore, dû par exemple à un doublement du trafic, se traduit par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit :  $60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est supérieur au second d'au moins 10 dB(A), le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort :  $60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$

De manière expérimentale, il a été montré que la sensation de doublement du niveau sonore (deux fois plus de bruit) est obtenue pour un accroissement de 10 dB(A) du niveau sonore initial.

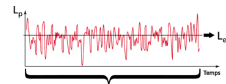
### Intensité de la gêne sonore

Pour se faire une idée de la gêne sonore, le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) propose une analyse subjective d'une variation des niveaux de bruit.

Augmenter le niveau sonore de :	C'est multiplier l'énergie sonore par :	C'est faire varier l'impression sonore :
3 dB(A)	x2	Très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux ou le niveau diffère de 3 dB(A)
5 dB(A)	x3	Nettement : on ressent une aggravation ou on constate une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 5 dB(A)
10 dB(A)	x10	De manière expérimentale, il a été montré que la sensation de doublement du niveau sonore est obtenue pour un accroissement de 10 dB(A)

### Indicateurs

L'indicateur  $L_{Aeq}$  correspond au niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A correspondant à une période de temps T. Lors d'une mesure sonométrique, cet indicateur est calculé et correspond à la moyenne du niveau de pression sur l'ensemble du temps de mesure :



La pondération A est un filtre auquel est soumis le signal sonore mesuré afin qu'il puisse correspondre au signal sonore perçu par l'oreille humaine.

### Pour aller plus loin

En ce qui concerne le bruit ferroviaire en particulier, un document coproduit par SNCF RESEAU et FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT reprend l'ensemble des notions acoustiques et du cadre réglementaire applicable, ainsi que les mesures et actions pouvant être mises en œuvre pour traiter les nuisances sonores : <https://www.bruitparif.fr/pages/Thematiques/800%20Bruit%20ferroviaire/40%20Autres%20ressources/2019-03-01%20-%20Le%20bruit%20ferroviaire%20FINE-SNCF.pdf>

Pour le calcul ou la mesure du LAeq ferroviaire en particulier, c'est-à-dire du niveau sonore équivalent au passage des trains uniquement, en dehors des autres sources de bruit (routier, voisinage...), ce document permet de bien appréhender le lien entre bruit au passage et LAeq.

**Comment se calcule le LAeq ?**

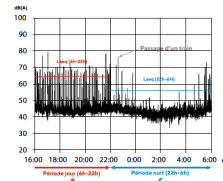
Prenons l'exemple de plusieurs circulations de trains identiques générant un niveau de bruit au passage de 80 dB(A) pendant 10 secondes par passage, sur une période allant de 6h à 22h.

L'énergie acoustique d'un passage de train de 80 dB(A) émise pendant 10 secondes est équivalente à celle d'un bruit de 42 dB(A) émis en continu de 6h à 22h. Cela revient à dire que le niveau LAeq (6h – 22h) du passage d'un seul train sur la période serait de 42 dB(A).

Pour plusieurs passages, le niveau global LAeq va augmenter rapidement en fonction du nombre de passages. Lorsqu'on double le trafic, le niveau sonore augmente de 3 dB(A). Ainsi, le passage d'un deuxième train rajoutera 42 dB(A) au bruit généré par le passage du premier train.  $42 + 42 = 45$  dB(A) : le niveau cumulé des deux trains sera de 45 dB(A). Un nouveau doublement du trafic (passage de 2 à 4 trains) augmentera encore le niveau de bruit ferroviaire de 3 dB(A) et ainsi de suite...

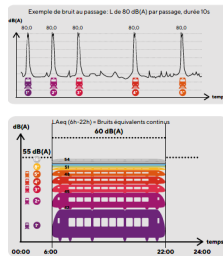
Pour 16 trains, on aura un niveau LAeq (6h – 22h) de 54 dB(A). Pour 128 passages, on aura un niveau LAeq (6h – 22h) de 63 dB(A).

L'écart entre le niveau LAeq de tous les passages et le niveau de bruit de chaque train va dépendre du nombre de circulations et du niveau sonore de chacun de ces passages. On a couramment un écart de 10 dB(A) à 20 dB(A) entre les deux.



BRUIT MOYEN DE JOUR ET DE NUIT  
Source: SNCF Réseau

L'écart entre le niveau LAeq et le niveau de bruit au passage du train est d'autant plus fort que le trafic est faible. Il diminue avec l'augmentation du nombre de trains et devient moins important avec un trafic plus dense.



DU BRUIT DE PASSAGE AU BRUIT « moyen » OU dose de bruit (LAeq). Source: SNCF Réseau

**H** Auteur :SID Sujet :Demande de prolongation de la concertation Date :11/04/2021 20:08:06

Le SID demande une prolongation de la concertation. Voir échange courriel avec le garant de la concertation page suivante.

En résumé:

"1) La prolongation de la concertation jusqu'au 30 avril 2021 au regard de la période de confinement que nous vivons, et de la précédente concertation 2020 où vous nous avez accordé un délai supplémentaire de 11 jours (31 décembre 2020). Cela me semble ne pas déranger le calendrier arrangé des poursuites des opérations (réunion du COFIL).


2) Nous vous demandons la potentielle organisation le mercredi 14 ou jeudi 15 avril dans les mêmes conditions que celle du 31 mars, d'une seconde réunion publique en distancielle. Nous en assurerons la même promotion sur le terrain en vue d'une participation plus importante du public boccassien et de son bassin de vie. "

**LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR**  
**POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE**  
**FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN**

## Comment participer à la concertation sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution sur le **site internet LNPCA** : [www.lignenouvelle-provencocotedazur.fr/](http://www.lignenouvelle-provencocotedazur.fr/)
- En retournant votre avis **par courrier** à :  
 SNCF Réseau - Mission LNPCA - Cannes-Grasse  
 Immeuble Atrium 10.4 - 10 Place de la Joliette  
 BP 85 404 - 13567 Marseille
- En écrivant vos contributions sur des **registres** disponibles en mairie annexe de La Bocca, en mairie de Mousans-Sartoux et à la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse
- En prenant rendez-vous pour une **permanence avec le maître d'ouvrage**, soit par téléphone, au 06 41 17 64 11, soit via le lien : <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Cannes-Grasse>
- En vous inscrivant<sup>1</sup> à la **réunion publique** qui aura lieu, en accès distant ou en présentiel si les conditions sanitaires le permettent, le 31 mars 2021 à 18h,  
 - par téléphone au 06 41 17 64 11  
 - <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Cannes-Grasse>

<sup>1</sup> les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauges de la salle...) ou permettre de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation



[www.lignenouvelle-provencocotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencocotedazur.fr) @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :



----- Message original -----

Objet : Re: Concertation 2021 bifurcation Cannes-Grasse

De : Philippe Quévremont

À : Laid Bouzetit

Cc : Philippe Quévremont

Monsieur le président,

J'ai bien pris note de vos demandes. Mais avant de me prononcer sur ces demandes en tant que garant, je voudrais m'assurer qu'elles ont bien été préalablement présentées à SNCF Réseau, responsable de l'organisation de cette concertation.

Merci par avance pour votre réponse.

Philippe Quévremont

> Le 10 avr. 2021 à 11:25, Laid Bouzetit a écrit :

>

>

> Cher Monsieur le garant,

>

> Après 12 jours de réflexions et m'être entouré des avis des membres de notre bureau ainsi que des participants à la réunion publique en distancielle du mercredi 31 mars dernier, je souhaite vous faire part de mes observations.

>

> Comme vous certainement, je suis très satisfait de l'état de participation à cette réunion qui a réuni plus de 120 personnes à son ouverture vers 18h et comptait encore plus de 60 personnes en foyer connectés à sa clôture, soit 4h30 plus tard, alors que le président de la république Monsieur MACRON venait d'annoncer un nouveau confinement pour 4 semaines.

>

> Le dispositif d'information du public mis en place par la SNCF réseau a pu montrer ses réussites (affichage et distribution), sous contrôle d'huissier dans les copropriétés, ainsi que la mise en place de livrets d'informations dans tous les commerces (tous épuisés dès le premier jour), les six réunions et rendez-vous avec les maîtres d'ouvrage, tous honorés sur 4 jours alors qu'il en était prévu que 2 initialement, article de presse d'annonce dans les quotidiens locaux, et les réseaux sociaux.

>

> Malgré ce déploiement, je pense qu'il demeure beaucoup de lacunes. En effet, à ma connaissance dans aucune des six gares impactées directement par le projet d'information, ne serait-ce qu'une affiche de l'enquête n'a été apposée. La fréquentation du site ligne nouvelle Provence Côte d'Azur dont vous pouvez disposer des statistiques mais aussi constater comme nous le nombre de questions démontre que le projet suscite beaucoup d'intérêt et de questionnements. A ce jour, sauf inventaire plus précis, plus de 24 questions restent encore à 6 jours de la clôture de la concertation sans réponse.

> Le compte rendu qu'a fait le quotidien Nice Matin dans l'édition du 3 avril aux pages 16 et 17, laisse à penser que le sujet fait débat et mérite au travers de plusieurs questions des explications complémentaires.

>

> Ainsi, nous vous sollicitons solennellement et formellement en vue de :

>

> 1) La prolongation de la concertation jusqu'au 30 avril 2021 au regard de la période de confinement que nous vivons, et de la précédente concertation 2020 où vous nous avez accordé un délai supplémentaire de 11 jours (31 décembre 2020). Cela me semble ne pas déranger le calendrier arrangé des poursuites des opérations (réunion du COPIL).

>

> 2) Nous vous demandons la potentielle organisation le mercredi 14 ou jeudi 15 avril dans les mêmes conditions que celle du 31 mars, d'une seconde réunion publique en distancielle. Nous en assurerons la même promotion sur le terrain en vue d'une participation plus importante du public boccassien et de son bassin de vie.

>

> Dans l'attente de vous lire, veuillez Monsieur le garant accepter mes sincères salutations distinguées.

>

> Bien respectueusement,

>

> M. BOUZETIT Laid

> Président du SID et membre du COLAC

>