Avant de commencer... Présentation des participants et test vocal

- Pour s'assurer d'une bonne connexion et se présenter
 - Chaque participant(e) active tour à tour son micro et sa caméra pour se présenter à l'ensemble du groupe
 - Vérifiez en même temps si vous entendez bien les autres participants









Bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

Réunion publique du 31 mars 2021 Cannes

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





























1. ACCUEIL





























Quelques informations / consignes pour cette réunion à distance

 Le Garant de la concertation, indépendant de SNCF Réseau, participe à cette réunion et veillera au bon respect de son déroulement



Cette réunion est enregistrée

 Un verbatim sera mis en ligne sur le site web LNPCA sous 2 semaines



Vos micros sont coupés pour éviter les interférences



- Sollicitez la parole en activant la « main »
- Exprimez-vous quand l'animateur vous donne la parole



Présentation des animateurs et intervenants

ANIMATION / FACILITATION NICAYA CONSEIL

- Animateur général : Stéphane SAINT-PIERRE
- Co-animateur / modérateur : Blandine PERICHON
- Régisseur : Laurence GONTARD



Support technique

A contacter en cas de problème technique

→ Elise RIBARDIERE



Par téléphone



INTERVENANTS SNCF RÉSEAU

- Jean-Marc II LES
- Robert POLICHT
- Laurent VELU
- Damien TOMASI
- Alexis ROTSETIS

CNDP - Garant de la concertation

Philippe QUEVREMONT



Déroulement de la réunion

Heure	Réunion publique sur l'insertion de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse	Durée
18h00 - 18h10	Recommandations aux participants	10′
18h10 - 18h20	Accueil et déroulement de la réunion	10′
18h20 - 18h50	 Les évolutions du projet depuis 2019 Les objectifs de la navette azuréenne Les caractéristiques du projet de dénivellation et les améliorations apportées depuis 2019 Hypothèse de phasage travaux et engagements de SNCF Réseau La prise en compte de l'acoustique 	30′
18h50 - 20h00	Echanges avec les participants	70′
20h - 20h05	Suites de la concertation	5′

Philippe Quévremont Garant de la concertation - CNDP

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



Charte pour cette réunion

Règle de base

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



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

Autres besoins de votre part ?





2. LA CONCERTATION PUBLIQUE 2021































Les objectifs de la concertation complémentaire sur le projet de dénivellement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

- Compléter l'information du public sur le projet de dénivellement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse
 - Les améliorations réalisées depuis la concertation 2019
 - Le contenu de l'opération optimisée
- Répondre aux questions des participants
- Recueillir les contributions des participants



Modalités de recueil des contributions du public sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

Réunion publique du 31 mars

- Registre en mairie annexe de Cannes La Bocca, en mairie de Mouans-Sartoux et à la CAPG (horaires d'ouverture)
- Rubrique de dépôt des contributions sur le site internet LNPCA : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr
- Permanences locales
 - 25 mars de 9h à 13h30 et de 14h à 16h (présentiel)
 - 26 mars de 11h à 15h (présentiel)
 - 30 mars de 9h à 13h (à distance)
 - 31 mars de 9h à 13h (à distance)
 - 1er avril de 9h à 12h (présentiel)
 - 2 avril de 9h à 16h (à distance)
- Courrier postal :
 - SNCF Réseau Mission LNPCA Cannes-Grasse
 - Les docks Atrium 10.4 10 place de la Joliette BP 85 404
 - 13 567 Marseille Cedex 02



3. LE PROJET DE DÉNIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

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





























01. LES ÉVOLUTIONS DU PROJET



Retours sur la concertation 2019 sur la bifurcation de la ligne Cannes - Grasse

- Les principales demandes des participants à la concertation de 2019 :
 - Le prolongement de la section en tranchée couverte
 - Le rétablissement du boulevard de la Mer et des franchissements des voies ferrées
 - L'insertion paysagère et architecturale des aménagements
 - La réduction des nuisances sonores
 - La réduction des incidences des travaux pour la vie locale



Décision ministérielle du 23 juin 2020

- Prend acte de la concertation riche, fructueuse et utile au projet menée par SNCF R sur les phases 1 et 2 de 2019
- Demande à SNCF R de préparer le dossier d'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 avec l'objectif de lancement de l'enquête avant fin 2021
- Retient la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille
- Demande à SNCF Réseau de poursuivre la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation 2019, notamment les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, les modalités générales de réalisation des travaux et les conditions d'insertion des aménagements



La prise en compte par SNCF Réseau des demandes de la concertation 2019

- Une tranchée couverte prolongée de 130 mètres
- Un rétablissement du boulevard de la Mer et des franchissements des voies ferrées plus confortables
- Des propositions d'insertion paysagère des aménagements à débattre avec le public
- La réduction du bruit par rapport à la situation actuelle, notamment sur l'axe Marseille-Vintimille
- Des dispositions de protection en phases travaux qui permettent de réduire les incidences, de maintenir en service la desserte ferroviaire et de limiter la période de fermeture de la ligne Cannes-Grasse
- (Prise en compte de demandes spécifiques de réduction du bruit)



02. LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE AZURÉENNE



Objectifs du projet de navette azuréenne

Créer une navette de type Réseau Express Métropolitain entre Cannes et Menton pour permettre la circulation de 6 TER/h

- Les TER sont soit tous omnibus soit 4 TER sont omnibus
- Cadencement des TER omnibus toutes les 10 ou 15 minutes suivant les scénarios de desserte choisis par la Région
- Garantir une régularité de haut niveau de qualité en améliorant la robustesse du réseau (moins de retards et moins d'annulation de trains)
- Permettre la co-existence des trains lents (omnibus) et des trains plus rapides (gares principales) en maintenant la performance de chacun



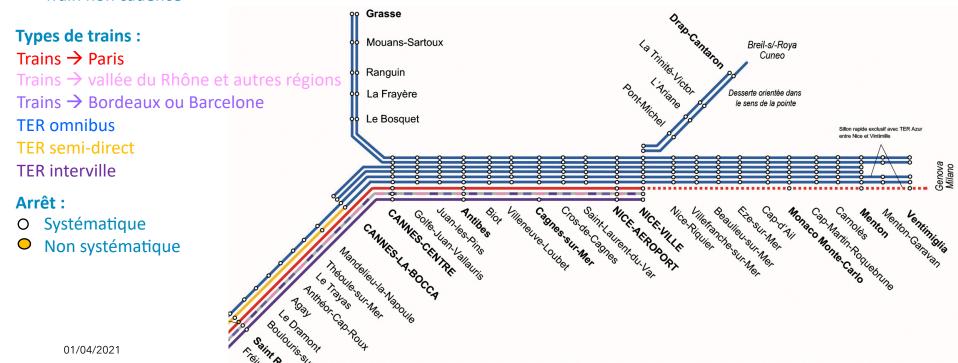
Les infrastructures ont la capacité de laisser ouverts 2 schémas de desserte possibles

 Un schéma tout omnibus entre Cannes et Menton pour desservir toutes les gares par 6 TER / heure

Légende:

Fréquence des trains :

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



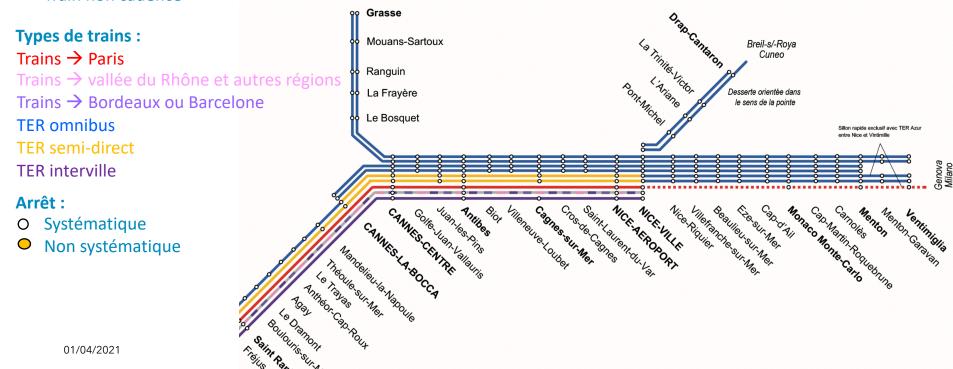
Les infrastructures ont la capacité de laisser ouverts 2 schémas de desserte possibles

 Un schéma mixte, combinant 4 TER omnibus et 2 TER semi-directs desservant les gares principales

Légende:

Fréquence des trains :

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



03. LES CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION ET LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES



Aménagements prévus - Secteur ouest



Aménagements prévus - Secteur est





Prolongement à l'est de la section en tranchée couverte - Investissement de 6 M€

 Tranchée couverte présentée en 2019



 Tranchée couverte proposée en 2021





Reconstitution à l'identique du boulevard de la Mer à l'ouest du Kerkyra



Rétablissement du boulevard de la Mer dans sa largeur actuelle (environ 4 mètres)



Reconstitution du boulevard de la Mer entre le Kerkyra et le boulevard Leader

 Possible réservation de l'accès routier aux riverains et aux véhicules de secours grâce à un système de bornes rétractables ou une barrière à l'entrée

Exemples d'aménagement paysager



Boulevard de la Mer, vu depuis l'ouest, entre les résidences Montmajour et Kerkyra

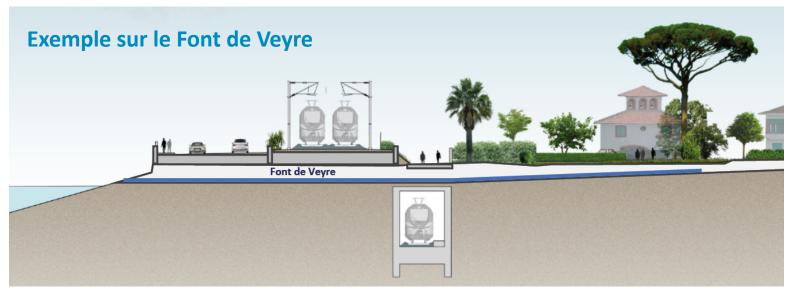


Boulevard de la Mer, vu depuis l'est, au droit de la résidence Holiday Inn



Amélioration des ouvrages hydrauliques

 Elargissement des ouvrages hydrauliques pour faciliter l'évacuation des eaux débordantes



- Largeur du vallon en amont de la voie ferrée : 3 mètres
- Largeur du débouché après la voie ferrée d'environ 4 mètres, suffisante pour le Plan de Prévention des Risques Inondations
- Dans le cadre des travaux, le passage du Font de Veyre sera rétabli
- En conséquence, SNCF Réseau sur-dimensionnera un ouvrage de 6 mètres pour anticiper tout élargissement amont ou aval



Propositions d'insertion paysagère

- Couverture de la tranchée couverte et traitement des espaces résiduels en jardin méditerranéen
- Végétalisation des murs des propriétés
- Intégration des clôtures dans l'environnement floristique local
- Mesures pour réduire au maximum l'abattage d'arbres
- Mesures compensatoires de plantations
- Objectif : couverture végétale à retrouver rapidement





04. UNE HYPOTHÈSE DE PHASAGE TRAVAUX



Hypothèse de phasage des travaux des aménagements de phase 2 à Cannes entre 2027 et 2032

- Le phasage définitif des travaux sera détaillé dans les propositions du maître d'œuvre qui tiendront compte des demandes de la Ville, des riverains et des partenaires
- Cependant, à ce stade, l'hypothèse suivante peut être faite pour maintenir le service ferroviaire :
 - Enchainement des tâches entre la création de la nouvelle gare TER et la suppression de la gare actuelle : maintien de la gare de la Bocca existante jusqu'à ce que les quais de la nouvelle gare TER soient utilisables
 - 2027 : Démarrage des travaux sur Cannes Marchandises
 - 2029 : Démarrage des travaux de la dénivellation, par l'est et l'ouest de la gare et des quais existants



Réglementation encadrant les activités de chantier

- Réglementation des émissions sonores des engins et matériels utilisés sur les chantiers (arrêtés du 21/01/2004, du 12/05/1997 et 22/05/2006)
- Sanctions prévues par le code de l'environnement et le code de la santé publique si :
 - Non-respect des conditions d'utilisation des matériels
 - Absence de précautions appropriées pour limiter le bruit
 - Comportements anormalement bruyants



Engagements de SNCF Réseau pour bien préparer les travaux

- Prendre en compte les enjeux et points d'attention issus des échanges continus avec la Ville de Cannes et les riverains
- Réaliser des études géotechniques et diagnostics préventifs du bâti nécessaires pour réduire les risques de désordres en phase chantier
- Réaliser des états des lieux contradictoires des bâtis proches des travaux pour repérer rapidement et sans contestation les éventuels désordres et prendre les dispositions qui s'imposeront pour assurer la sécurité des personnes et des biens
- Faire réaliser de référés préventifs par un expert judiciaire désigné par le tribunal de grande instance, gage de confiance et de protection pour les riverains
- Définir le phasage des travaux et l'évacuation des matériaux en recherchant la meilleure solution pour les riverains et l'environnement



Engagements de SNCF Réseau pour un bon déroulement des travaux

- Poursuivre la concertation permanente avec les riverains
- Imposer aux entreprises le respect de toutes les mesures prises pour limiter les nuisances pour les riverains (horaires, bruits, vibrations, poussières, circulation de camions, etc.)
- Assurer la continuité des services : mise en place de navettes de substitution entre Cannes-Centre, Cannes-La-Bocca et Grasse, desservant Mouans-Sartoux
- Maintenir les accès riverains et la circulation sur les avenues Francis Tonner et Dr Picaud durant les travaux





Dispositif mis en place pour limiter les nuisances acoustiques en phase chantier

- Information et relations avec les riverains en amont et pendant toute la durée du chantier
- Utilisation d'engins et matériels de chantier homologués, respectant la réglementation sur les émissions sonores
- Organisation du chantier et traitement sonore de ses installations :
 - Respect des horaires réglementaires
 - Circulation en marche arrière des camions évitée pour réduire l'utilisation des sirènes de recul
 - Utilisation de blocs néoprènes pour éviter les bruits d'impacts répétitifs
 - Stationnement des machines et engins à une distance aussi grande que possible des habitations
 - Mise en œuvre de protections à la source : écrans acoustiques amovibles, bâches phoniques
- Sensibilisation du personnel
- Contrôle des niveaux sonores via un monitoring acoustique lors des phases de chantier qualifiées de sensibles







31/03/2021

05. LA PRISE EN COMPTE DE L'ACOUSTIQUE



Analyse de l'environnement sonore existant sur le secteur de la bifurcation



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) 40.0 50.0 PF5 (2018) 59.5 53.0 PF6 (JUILLET 2020) 62.0 56.0

→ Ambiance sonore modérée au sens de la réglementation
 (< 65 dB(A) de jour, <60 dB(A) de nuit)



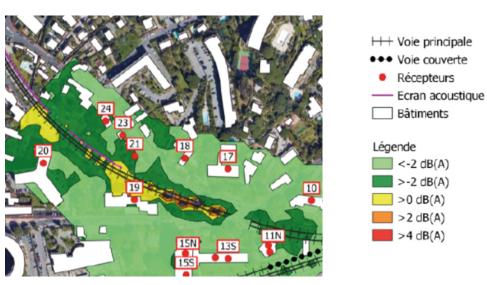
01/04/2021

Variation du niveau de bruit entre la bifurcation et la halte du Bosquet

Variation entre l'état projet et l'état existant, à 4 mètres de hauteur







En période nocturne

- Globalement, faible variation de l'exposition sonore (entre -2 et + 2 dB(A))
- Ponctuellement (point 19), augmentation de l'exposition sonore entre + 2 et + 3 dB(A) de jour, avec des niveaux sonores restant très inférieurs aux seuils réglementaires (63 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit)
- Dans les zones proches de la voie ferrée, l'augmentation du bruit n'est pas due à l'augmentation du nombre de trains par heure (identique) mais à la logique de densification des heures creuses

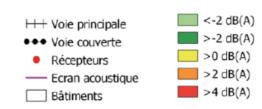
Variation du niveau de bruit le long de l'axe Marseille-Vintimille

Variation entre l'état projet l'état existant, à 4 mètres de hauteur





- Diminution significative de l'exposition sonore (-2 à -4 dB(A)), malgré l'augmentation prévue du trafic ferroviaire
 - Suppression des trains Corail, trains les plus bruyants
 - Réduction des vitesses de circulation des trains (arrêt à la future gare de Cannes-La- Bocca)
 - Au droit de la tranchée couverte, diminution du nombre de trains en aérien



Les investissements supplémentaires pour réduire l'impact du projet

- Coût de la solution présentée en 2019 : 93 M€
- Coût de la solution présentée en 2021 : 113 M€
- → 20 M€ d'investissement pour :
 - Le prolongement de la couverture de la tranchée
 - La création d'un passage piéton sous le boulevard Leader
 - L'agrandissement de la section du passage du Font de Veyre sous les voies ferrées
 - Les mesures de réduction des nuisances prévues lors de la réalisation des travaux : protections acoustiques temporaires, protection d'arbres centenaires...
 - Les aménagements paysagers qualitatifs des abords des emprises ferroviaires et du boulevard de la Mer : verdissement des espaces publics, couverture végétale, choix des essences...



05. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

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





























Echanges avec les participants

Vos questions?

Vos contributions?



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



6. LES SUITES



5 min

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





























Suites de l'atelier

- Synthèse de la réunion publique
- Bilan de la concertation
- Prise en considération des contributions par SNCF Réseau
- Décisions du COPIL quant aux suites à donner
- Préparation du dossier d'enquête publique
- Enquête publique préalable à la DUP



MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION





























