LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

RÉUNION PUBLIQUE CANNES LA BOCCA

SYNTHESE

GARE TER DE CANNES LA BOCCA SUR LE SITE DE CANNES MARCHANDISES

VERSION 01 DU 17/12/2020

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :





























DATE ET LIEU

10/12/2020	Numérique via Zoom
10/11/2010	114111011440 114 200111

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

INTERVENANTS

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
Philippe HOLSTEIN	SNCF Gares & Connexions – Direction des grands projets
Nicolas GUYOT	SNCF Réseau – Mission LNPCA – Directeur des études
Rolland LEGRAND	SNCF Réseau – Mission LNPCA – Directeur de la mission des gares nouvelles
Damien TOMASI	SNCF Réseau – Mission LNPCA –
Bernard COUVERT	Artelia – AMO SNCF Réseau

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, la réunion publique s'est déroulée en quatre temps :

- + Intervention de Philippe Quevremont, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public, rappelle son indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et son rôle qui consiste à veiller à la bonne information et à la participation du public. Il précise que les participants sont invités à réserver le tchat pour poser des questions et à aller déposer leurs avis sur le site internet du projet. (5 minutes)
- Présentations (40 minutes) :
 - par Jean-Marc Illes, chef de Mission LNPCA, des objectifs et du cadre de la concertation, des objectifs du projet de navette azuréenne et des fonctions ferroviaires du site de Cannes Marchandises;
 - o par Roland Legrand, directeur de la mission des gares nouvelles, des caractéristiques de la gare TER à Cannes La Bocca sur le site de Cannes Marchandises ;
 - o par Bernard Couvert, assistant à maîtrise d'ouvrage stratégique, de la prise en compte des enjeux hydrauliques ;
 - o par Damien Tomasi, responsable du pôle environnement et développement durable, de la prise en compte des enjeux acoustiques.
- + Échanges avec les participants. (120 minutes)
- + Clôture de la réunion par :
 - Jean-Marc Illes qui remercie les participants pour ces échanges collectifs et la qualité des interventions. Il prend notes des remarques formulées sur les nuisances sonores et précise que SNCF Réseau étudiera la possibilité de les réduire au mieux.
 - o Philippe Quevremont qui souligne que cette réunion à distance s'est bien déroulée et regrette que les conditions sanitaires ne soient pas favorables à l'organisation de réunions en présentiel.



Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/.



PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES LORS DES ÉCHANGES

Les 12 interventions (orales et écrites via le tchat) ont majoritairement porté sur les fonctionnalités et la conception de la future gare, son impact sur la résidence du Royal Palm, sur le dispositif de concertation, sur l'intermodalité et l'expression du soutien au projet.

- Les fonctionnalités et la conception du pôle d'échanges multimodal (7 expressions de participants)
- Les nuisances sonores (3 expressions de participants)
- Le dispositif de concertation (3 expressions de participants)
- L'intermodalité (3 expressions de participants)
- L'expression d'un soutien en faveur du pôle d'échanges multimodal (3 expressions de participants)

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Les demandes de précisions sur les fonctionnalités et la conception du pôle d'échanges multimodal portent sur :

- + La passerelle : sa distance à la résidence Royal Palm, sa fonction, son élargissement en phase 3 du projet LNPCA et sa couverture.
 - SNCF Réseau et Gares & Connexions précisent que la passerelle est située à 34 mètres du Royal Palm et qu'outre l'accès aux quais, elle aura pour fonction de favoriser les échanges ville – ville comme l'a souhaité la Ville de Cannes La Bocca.
 - La Vile de Cannes confirme avoir souhaité que la passerelle aille de la ville à la ville pour une plus grande porosité entre le nord et le sud des voies ferrées, afin de répondre à une demande forte de la part de Cannois.
 - o SNCF Réseau et Gares & Connexions indiquent que la passerelle sera effectivement élargie en gare pont à l'horizon de la phase 3 du projet LNPCA. À ce stade, les études de la phase 3 ne sont pas réalisées et il est aujourd'hui trop tôt pour en parler. L'objectif de la conception d'une gare TER évolutive en gare TGV est de ne pas faire de fausse manœuvre.
 - o SNCF Réseau et Gares & Connexions indiquent qu'il sera possible de couvrir les ombrières pour rendre confortable les espaces.
- + Les dépose-minute côté sud
 - Gares et Connexions indique que les stationnements seront réservés aux usagers de la gare et que des contrôles d'accès seront effectués pour éviter les usages détournés.



- + La prise en compte des projets de développement de la ville dans le projet de gare nouvelle.
 - o SNCF Réseau indique que le projet a été conçu conjointement avec la Ville de Cannes pour intégrer les projets urbains de la Ville dans la conception du projet
- Les espaces verts et emplacements pour les vélos jugés trop importants
 - o SNCF Réseau indique qu'il est important de prendre en compte le développement des mobilités douces et des espaces verts pour répondre aux enjeux environnementaux et lutter contre les points chauds. Ces thématiques ont été travaillées avec la Ville de Cannes pour répondre à son développement.
- La gestion des risques sismiques et de tsunami.
 - La Ville de Cannes précise qu'elle a placé ces risques majeurs au cœur de ses préoccupations et est aujourd'hui pionnière en matière de prévention des risques sismiques susceptibles de provoquer des tsunamis, effectuant avec le CENtre d'ALerte aux Tsunamis (CENALT) des exercices de mise en sécurité grandeur
 - SNCF Réseau ajoute que les trains peuvent être équipés de capteurs sismiques, afin de les ralentir et de capteurs « inondation » afin qu'ils s'arrêtent avant d'entrer en gare. L'intérêt de ces capteurs dans le cadre du projet sera analysé.
- L'architecture du bâtiment voyageurs qui ne semble pas être adaptée au style provençal
 SNCF Réseau précise que l'architecture du bâtiment pourra être revue pour être dans un style méditerranéen et mieux s'intégrer au paysage. L'objectif reste de faire des bâtiments voyageurs les plus ouverts possible.
- + L'intégration de petits commerces au sein de la gare
 - o Gares & Connexions précise que la programmation de la gare n'est pas arrêtée et qu'il est tout à fait envisageable de développer des commerces à l'intérieur. L'objectif est de faire en sorte que la gare ne soit pas qu'un lieu de passage pour les voyageurs mais serve également de lieu de vie aux personnes qui vivent à proximité de celle-ci.
- Le positionnement du bâtiment voyageurs Nord à l'extérieur des emprises ferroviaires
 - SNCF Réseau indique que lorsque les projets peuvent être réalisés dans les emprises ferroviaires, ils le sont. Ce n'est pas le cas sur le site de Cannes Marchandises, où tous les espaces sont nécessaires à la manutention ou au stockage de matériaux.
 - SNCF Réseau ajoute que le positionnement du bâtiment voyageurs Nord permet d'anticiper la réalisation de la gare TGV de phase 3 qui nécessite de l'espace pour les équipements d'intermodalité (desserte voiture, desserte bus, vélo...) et donne de l'aisance au projet d'aménagement urbain.
- Le positionnement de la gare à l'Est, à proximité de la résidence du Royal Palm
 - SNCF Réseau précise que cette localisation de la gare est issue de la concertation de 2019 lors de laquelle une majorité de participants se sont exprimés en faveur de la variante dite « SICASIL ».
- La situation du parking nord, jugée trop éloignée des quais.



o SNCF Réseau précise que le projet sera accompagné d'un programme d'accompagnement des mobilités et qu'il n'est pas prévu d'étalement des aménagements.

Des riverains de la résidence du Royal Palm font part de leurs inquiétudes quant à l'augmentation des nuisances sonores :

- + Les nuisances générées par l'augmentation du trafic ferroviaire, la gare et le trafic routier
 - SNCF Réseau précise que les principales nuisances sonores liées aux circulations ferroviaires proviennent du matériel utilisé et de la vitesse de circulation. Dans la mesure où le matériel roulant va évoluer au profit de trains moins bruyants et que les TER s'arrêteront systématiquement en gare de La Bocca, les nuisances seront réduites.
 - o Concernant les annonces-sonores en gare, des haut-parleurs directifs seront installés.
 - o Concernant le trafic routier, les parkings seront positionnés au nord pour générer le moins de nuisances.
 - o SNCF Réseau étudiera également la possibilité de réduire les nuisances pouvant être générées par l'ouverture et la fermeture des portes des trains, ainsi que les solutions d'absorbeurs dynamiques ou de murs anti-bruit à la source.
- + Les modalités de réalisation des études acoustiques dont les mesures auraient dû être faites au niveau du Royal Palm.
 - o SNCF Réseau explique que les mesures ont été faites là où les riverains ont accepté le protocole de mesures et que la modélisation a bien été réalisé au droit de la résidence. Ce point sera confirmé sur le site internet.
- + De la réglementation obligeant les annonces sonores en gare.
 - o SNCF Réseau précise que les annonces des trains sans arrêts ou en situation perturbée sont obligatoires. Pour toutes les autres annonces, beaucoup de dispositions sont prises pour limiter les nuisances sonores en milieu urbain. Il est notamment possible d'installer des dispositifs de détection des personnes présentes sur les quais pour que les annonces ne soient faites que lorsque c'est nécessaire.

Les interventions concernant l'intermodalité portent précisément sur :

- + La garantie du maintien de la ligne 22 et la proposition de remplacer la ligne 14 dédiée aux salariés de Thalès par une extension de service de la ligne 22.
 - o La Ville indique que la CACPL, autorité organisatrice des transports urbains, à travers le réseau Palm Bus, envisage une restructuration du réseau dans le cadre de l'élaboration de son plan de mobilité pour lequel des concertations vont avoir lieu. Ce vers quoi la CACPL souhaite tendre, c'est la transformation de la ligne 2 en ligne C avec un tracé légèrement modifié pour desservir la gare. Le réseau pourrait desservir la gare, via 3 lignes structurantes.
- + La possibilité de mettre en place une navette maritime en connexion avec la gare



- La Ville de Cannes explique qu'une navette existe en été entre les ports de Cannes, Mandelieu et Théoule et qu'il n'est pas prévu d'arrêt en face de la gare de La Bocca. Le ponton de la Darse va être requalifié en promenade piétonne uniquement, les services de l'Etat n'acceptant pas autre chose.
- + La possibilité de pouvoir prendre son vélo dans le train facilement, grâce à des largeurs de rampes suffisantes pour y circuler à pied avec son vélo.
- + L'existence d'une gare routière au niveau de la gare ferroviaire.
 - o SNCF Réseau explique que l'emprise sur l'avenue de la Roubine permet d'envisager la création d'un parking de rabattement ou d'un point d'intermodalité bus / rail.

Le soutien en faveur projet, qui permettra de favoriser la desserte de la Côte d'Azur et les modes de transports non polluants est exprimé par 3 participants.

Les interventions en lien avec le dispositif de concertation portent sur :

- + Le regret de ne pas avoir été informé, en 2019, de la concertation sur les variantes d'implantation de la gare TER sur les sites de Cannes Marchandises
 - o SNCF Réseau présente le dispositif d'information mis en œuvre en 2019 qui comportait des spots radios, des annonces et communiqués de presse, des e-mailings, de l'affichage, des campagnes facebook géolocalisées et du boitage de flyers.
- + La décision de maintenir cette concertation en vidéoconférence qui exclut les 14% de la population n'ayant pas accès aux outils numériques.
 - Philippe Quevremont précise que SNCF Réseau organise la concertation dans les conditions prévues par la loi. Le 16 octobre, SNCF Réseau a consulté le collège des acteurs sur les modalités de d'organisation de la concertation durant cette période de crise sanitaire. SNCF Réseau a renforcé les dispositifs d'échanges non numériques (registres en mairies, permanences en mairies, distributions de livrets dans les commerces, permanences téléphoniques, annonces presses, spots radios, etc.) pour que les 14% de la population qui n'ont pas accès à internet puissent être informés et consultés.
 - o SNCF Réseau ajoute que la décision ministérielle demande à ce que l'enquête publique soit réalisée en 2021. Retarder la concertation faisait courir le risque de ne pas pouvoir produire les documents nécessaires à la rédaction du dossier d'enquête publique et de voir le projet reporté.

Un participant interroge sur la possible prise en compte des énergies nouvelles et notamment de l'hydrogène pour faire rouler les trains

 SNCF Réseau indique que le développement des mobilités décarbonées comme l'hydrogène concernent principalement les mobilités génératrices de carbone. Les trains TER circulants déjà sur des systèmes électrifiés ne sont pas générateurs



d'émission de carbone. Ces solutions pourraient être envisagées sur des modes de transport utilisant du diesel.

Un participant demande l'accélération de la réalisation du projet et demande si l'aménagement d'une $4^{\grave{e}^{me}}$ voie en gare d'Antibes pourrait être anticipé en phase 1 afin que la navette azuréenne puisse circuler de Menton à Antibes.

- SNCF Réseau indique que l'avancée des travaux dépend en grande partie du financement du projet. En effet, la répartition des financements est un élément majeur dans le chemin critique de planification du projet.
- o Concernant la réalisation d'une 4ème voie en gare d'Antibes, il est possible de poser la question sur le site internent de la ligne nouvelle, ce sujet ne faisant pas l'objet de la concertation en cours. Si la décision était prise de réaliser une 4ème voie en gare d'Antibes, ce sujet pourrait être annexé à une concertation sur la Côte d'Azur.

Un participant demande si le financement du projet a été prévu.

• SNCF Réseau indique que le financement du projet LNPCA, pour lequel l'Etat participe à hauteur de 50%, est commun sur les 3 départements littoraux et précise avoir besoin d'un protocole de répartition des financements pour aller à l'enquête d'utilité publique, autrement dit sous 6 mois. La création d'un établissement public qui aurait pour mission d'aller chercher des financements est à l'étude.

Un participant demande quelle amélioration des services TER est envisageable d'ici 2035 sur la Côte d'Azur.

- SNCF Réseau indique que des études sont en cours pour augmenter les services ferroviaires à infrastructure constante et que l'ouverture à la concurrence en 2025 pourrait permettre d'offrir de nouveaux services.
- La Région, autorité organisatrice des mobilités, ajoute qu'à travers la procédure d'ouverture à la concurrence engagée, elle ambitionne d'améliorer le service d'ici 2025.



SNCF Réseau

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

