

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

ATELIER ENVIRONNEMENT DEVELOPPEMENT DURABLE

SYNTHESE

VERSION finale Du 4 novembre 2019

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



DATE ET LIEU

27/09/2019	Toulon, Maison des services publics de Sainte-Musse
------------	---

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 17 personnes**EN TRIBUNE**

Nicolas GUYOT	SNCF Réseau – Directeur des études LNPCA
Alain PREA	Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)
Jean-Philippe REGAIRAZ	Responsable du pôle acoustique et vibrations (SNCF Réseau)
Damien TOMASI	Responsable environnement et développement durable (SNCF Réseau)

Stéphane SAINT-PIERRE, du Cabinet Nicaya Conseil (AMO), présente les intervenants et le déroulé de l'atelier.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation, désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et indépendant du maître d'ouvrage, explique qu'il veille à la bonne information et participation du public.

L'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Expression des attentes des participants vis-à-vis de l'atelier ;
- Présentation par SNCF Réseau :
 - o De l'historique du projet et de ses évolutions ;
 - o Des différentes phases du projet et du planning prévisionnel ;
 - o Des enjeux du projet en termes d'environnement ;
- Des problématiques de bruit et échange avec les participants ;
- Des risques liés aux inondations et échange avec les participants ;
- De la gestion durable des matériaux et échange avec les participants.

Le support de présentation et le verbatim de l'atelier sont disponibles sur le site internet à l'adresse suivante : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.

Ces documents reprennent les éléments proposés en séance par le maître d'ouvrage, notamment en réponse aux interventions, demandes et interrogations du public qui sont consignées dans le présent compte rendu.

ATTENTES DES PARTICIPANTS VIS-A-VIS DE L'ATELIER

Deux participants ont exprimé leurs attentes :

- Demande si les observations faites lors de la précédente concertation pendant les ateliers développement durable en 2016 avaient été prises en compte ;
- Souhait que les aspects positifs du projet tels que la diminution des pollutions soient considérés.

THEMATIQUES DES ECHANGES SUR LES PROBLEMATIQUES LIEES AU BRUIT

Les questions suivantes relatives aux nuisances sonores ont été posées au maître d'ouvrage :

- Quelles seront les distances prises en compte pour évaluer les nuisances sonores et les limites d'expropriation ?
 - o Il a été signalé que la ministre des transports a demandé une évolution de la prise en compte des LAeq.
- Le bruit étant lié à la vitesse, quelle est la vitesse maximum des trains sur les différentes sections du projet ?
- Avec la diminution du nombre de voitures sur les routes, la possibilité que le bruit ambiant puisse aussi diminuer a-t-elle été prise en compte ?
- Pourquoi les nuisances sonores signalées par les riverains à la halte ferroviaire du Bosquet n'ont-elles pas été traitées lors des travaux d'aménagement ? Lors des marches à blanc, les tests de mesures sonores n'ont-ils pas été réalisés et permis de corriger ces problèmes ?
- Des travaux sur la voie vers Grasse ont fait apparaître des points de sensibilité au bruit. Pourquoi, lors des marches à blanc, les tests de mesures sonores n'ont-ils pas été mieux réalisés et permis de corriger ces problèmes ?
- Entre la gare d'Antibes et Biot, la construction d'un mur anti-bruit était prévue, mais les habitants s'y sont opposés car ils trouvaient le volume sonore supportable et ont préféré conserver leur vue sur la mer.
 - o Pourrait-on être dans le même cas de figure à Cannes-La-Bocca entre les résidences, la voie ferrée et la mer ?

- Si la réglementation anti-bruit n'est pas respectée car les riverains s'opposent à la construction d'un mur, la SNCF risque-t-elle d'être assignée en justice ?
- Dans un contexte de canicules et de sécheresses de plus en plus fréquentes, les risques d'incendie seront-ils diminués si tous les freins sont changés ?

Les participants ont formulé plusieurs remarques :

- Les têtes et sorties de tunnel n'ont pas été abordées lors de la présentation du maître d'ouvrage alors que la question va se poser dans le Var car des voies pourraient passer en terrier.
- Un participant a mentionné que les traverses en bois limitaient le bruit des convois. Le bois n'est plus utilisé pour des raisons écologiques mais présenterait l'avantage d'atténuer les bruits.
- Le remplacement d'un pont-rail a diminué les nuisances sonores. Le participant s'est étonné que le gain en décibels n'ait pas fait l'objet d'une communication positive de la SNCF.
- Un intervenant a proposé au maître d'ouvrage de contacter l'École Nationale du Paysage pour étudier des solutions de traitement végétal anti-bruit.

THEMATIQUES DES ECHANGES SUR LES RISQUES LIES AUX INONDATIONS

Les participants ont posé les questions suivantes :

- Est-il possible d'envisager un traitement contre les inondations grâce aux végétaux ?
- Le SMIAGE a-t-il été sollicité par SNCF Réseau et les travaux d'aménagement qu'il prévoit de réaliser ont-ils été pris en considération par SNCF Réseau ?
- Le risque tsunami a-t-il été pris en compte ?

Trois suggestions et remarques ont été formulées :

- La solution en terrier apparaît plus pertinente que le saut-de-mouton et les remblais pour le secteur de La Pauline.
- Les parkings de la gare d'Ollioules devraient être réalisés au nord, dans une zone moins inondable.
- La Reppe coule à proximité de la gare d'Ollioules, et le pont qui la traverse devra être élargi. Or, à Sanary, certains propriétaires n'entretiennent pas leurs berges, pourtant sujettes à un fort risque d'inondation.

THEMATIQUES DES ECHANGES SUR LA GESTION DURABLE DES MATERIAUX

Les questions posées au maître d'ouvrage ont été :

- Combien de camions un train représente-t-il ?
- Ne serait-il pas plus intéressant de conserver la gare TER de Cannes-La-Bocca et de construire une gare TGV à côté ?
- Est-il possible de préciser le début de la phase 4 ?
- Parmi les 9 catégories de nuisances, que recouvre celle intitulée « Agriculture » ?

Les participants ont formulé les 4 remarques suivantes :

- Dans la présentation de SNCF Réseau, le développement durable est réduit à la gestion des matériaux.
- Les phases 1 et 2 sont déconnectées de la phase 3 dans la présentation faite à la concertation.
- Il est difficile de juger de la phase 2 sur la seule base des informations communiquées par SNCF Réseau.
- Hyères est abandonné tant au niveau de la gare que du cadencement.

QUESTION RELATIVE A LA MISE EN SECURITE DU TUNNEL SOUS MARSEILLE

Un participant a interrogé le maître d'ouvrage sur deux aspects de cette question :

- La forme conique des entrées en tunnel afin d'atténuer l'effet souffle ;
- L'existence de rameaux d'évacuation vers l'extérieur, de plateformes de stationnement pour les véhicules de premiers secours et de véhicules rail-route pour transporter le matériel d'incendie.

Les réponses apportées aux différentes questions ont été données dans la présentation ou en séance par le maître d'ouvrage.

Le support de présentation, les films projetés et le verbatim de l'atelier sont disponibles sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.

.