LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

ATELIER RIVERAINS
SECTEUR CANNES LA BOCCA

SYNTHESE

VERSION ## DU 04/07/2019

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

DATE ET LIEU

27/06/2019	Salle 1901 – Maison des associations – 9 rue Louis Braille – Cannes

INTERVENANTS

Robert POLICHT	SNCF Réseau – Responsable zone 06
Roland LEGRAND	SNCF Réseau – Responsable gares
Jeanne-Marie BREMOND	PARVIS – Gares
Bernard COUVERT	ARTELIA – Conseil et stratégie
Laurence GONTARD	Nicaya Conseil – Concertation
Naomi SAINT-PIERRE	Nicaya Conseil – Concertation

SOMMAIRE

Introduction
1.1. La concertation sur les aménagements des phases 1 et 2 de la LNPCA 4
1.2. Les objectifs des ateliers riverains 5
1.3. L'atelier riverains du secteur Cannes Bocca 5

Synthèse des contributions

Date et lieu ***2***

Intervenants ***2***

Sommaire ***2***

1.1. La concertation sur les aménagements des phases 1 et 2 de la LNPCA **4**

SNCF Réseau a engagé à compter du 12 juin une étape active de concertation avec le public portant sur les aménagements des phases 1 et 2 du projet LNPCA. L'objectif de cette concertation qui durera jusqu'au 18 octobre, est d'informer le public et de recueillir ses avis et contributions sur le projet, ses objectifs et les variantes d'aménagement proposées. **4**

Dans les Alpes-Maritimes, les aménagements portés à la concertation consistent à : **4**

- Créer une voie supplémentaire en gares de Cannes-Centre et d'Antibes ; **4**
- **Adapter le plan de voies en gare de Nice Ville et en gare de Nice Saint-Roch ;** **4**

Pour que chacun puisse s'informer et donner son point de vue, le maître d'ouvrage a prévu, dans les Alpes-Maritimes, les dispositions suivantes : **4**

1.2. Les objectifs des ateliers riverains **5**

Dans le cadre de cette concertation avec le public, 3 ateliers riverains sont organisés dans les Alpes-Maritimes : à Cannes pour l'aménagement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse d'une part, et la création de la gare TER à Cannes Marchandises d'autre part, à Nice pour la création de la gare TER/TGV de Nice Aéroport. **5**

1.3. L'atelier riverains du secteur Cannes La Bocca **5**

2.1 Attentes et craintes exprimées **6**

2.2 Questions posées 6
2.3 Travail en ateliers 7
4.1 Verbatim des attentes et des craintes 9
4.2 Verbatim de l'atelier 9
4.3 Verbatim du « mot de la fin » 11

INTRODUCTION

1.1. La concertation sur les aménagements des phases 1 et 2 de la LNPCA

SNCF Réseau a engagé à compter du 12 juin une étape active de concertation avec le public portant sur les aménagements des phases 1 et 2 du projet LNPCA. L'objectif de cette concertation qui durera jusqu'au 18 octobre, est d'informer le public et de recueillir ses avis et contributions sur le projet, ses objectifs et les variantes d'aménagement proposées.

Dans les Alpes-Maritimes, les aménagements portés à la concertation consistent à :

- Créer une gare TER à Cannes Marchandises ;
- Adapter la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse à Cannes
- Créer une voie supplémentaire en gares de Cannes-Centre et d'Antibes ;
- Créer une gare nouvelle TER/TGV à Nice Aéroport à 4 voies à quai.
- Adapter le plan de voies en gare de Nice Ville et en gare de Nice Saint-Roch ;

Pour que chacun puisse s'informer et donner son point de vue, le maître d'ouvrage a prévu, dans les Alpes-Maritimes, les dispositions suivantes :

Dispositif sur le nœud ferroviaire azuréen	
Réunion d'ouverture	• 18 juin 2019 à Nice
Ateliers à destination des riverains	• 26 juin : Cannes – Grasse bifurcation • 27 juin : Cannes – Bocca • 02 juillet : Nice Aéroport
Permanences à destination des riverains	• 24 juin, 10 & 11 juillet : Nice Aéroport, Nice Ville, St Roch • 27, 28 juin et 10 juillet : Cannes centre, Bocca, bifurcation Cannes-Grasse • 11 juillet : Antibes
Réunions publiques locales	• 10 septembre 2019 : Nice • 24 septembre 2019 : Cannes
Ateliers thématiques	• 27 septembre 2019 : Environnement Développement Durable à Toulon • 2 octobre 2019 : Socio-économie à Marseille • 3 octobre 2019 : Saturation ferroviaire à Nice
Réunion de clôture	• 16 octobre 2019 à Nice

1.2. Les objectifs des ateliers riverains

Dans le cadre de cette concertation avec le public, 3 ateliers riverains sont organisés dans les Alpes-Maritimes : à Cannes pour l'aménagement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse d'une part, et la création de la gare TER à Cannes Marchandises d'autre part, à Nice pour la création de la gare TER/TGV de Nice Aéroport.

Ces ateliers ont pour objectifs de :

- Présenter dans le détail les différents aménagements étudiés par SNCF Réseau aux riverains de chaque secteur concerné ;
- Proposer un niveau de détail plus fin en donnant la priorité de l'information aux riverains ;
- Recueillir les contributions des riverains sur les points forts, points faibles et propositions d'amélioration sur les aménagements (et variantes) étudiés ;
- Prendre en considération les contributions dans la perspective des réunions publiques locales du mois de septembre 2019.

1.3. L'atelier riverains du secteur Cannes La Bocca

L'atelier riverains du secteur Cannes La Bocca, organisé le jeudi 27 juin 2019, à la salle 1901 de Cannes, a eu pour objectifs de présenter les aménagements et variantes étudiés pour la création d'une gare TER sur le site de Cannes Marchandises, puis de faire évaluer et enrichir ces propositions par les participants.

12 personnes ont participé à l'atelier.

Les participants ont tout d'abord fait part de leurs attentes et de leurs craintes vis-à-vis de l'atelier.

Après la présentation des évolutions du projet et des variantes d'aménagement proposées pour la création d'une gare TER sur le site de Cannes Marchandises, les participants ont travaillé en ateliers pour :

- évaluer chacune des variantes proposées (points forts, points faibles),
- proposer des axes d'amélioration pour ces variantes,
- hiérarchiser les propositions formulées.

La présente synthèse regroupe les éléments les plus significativement évoqués par les participants au cours de cet atelier, dont les verbatims sont proposés en annexe.

SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

2.1 Attentes et craintes exprimées

En amont des présentations et du travail en atelier, les participants ont exprimé le souhait de disposer d'informations sur la phase 3, sur les modalités et échéances de choix de la variante de gare à Cannes La Bocca, sur le site de Cannes-Marchandises, ainsi que sur les caractéristiques des variantes proposées (articulation avec l'urbain, compatibilité avec la gare TGV, offre de stationnement, foncier).

2.2 Questions posées

A l'issue des présentations, les participants ont interrogé SNCF Réseau sur :

- L'impact financier d'une réalisation en 2 temps (gare TER d'abord, gare TER/TGV ensuite) de la gare de Cannes La Bocca et l'opportunité de réaliser directement une gare TER/TGV
    - La réalisation de la gare TER en phase 2 à Cannes Marchandises est une première étape répondant à un besoin urgent d'améliorer les circulations ferroviaires du quotidien, avant la réalisation de la gare TGV en phase 3. Le gouvernement ayant décidé de prioriser la désaturation des nœuds ferroviaires, seule la création de la gare TER fait partie de la phase 2. La réalisation du projet en 2 étapes sur le site de Cannes Marchandises permet d'étaler les engagements financiers dans le temps en fonction des budgets mobilisables.
- Les dates de réalisation de la gare TER
    - La réalisation de la gare TER de Cannes La Bocca est prévue en phase 2, donc avec un démarrage des travaux à l'horizon 2027/2028 pour une mise en service en 2031/2032.
- Le devenir des bureaux du SICASIL et des bâtiments industriels
    - Si la variante SICASIL était retenue, les bureaux du SICASIL seraient relocalisés à Cannes, sur un site non encore défini. Quant aux locaux industriels, ils ne sont aujourd'hui plus que partiellement occupés et les activités installées dans ces locaux sont facilement transférables. Par ailleurs, le projet de restructuration urbaine planifié par la ville de Cannes prévoit une modification de l'occupation des sols qui implique un déménagement de ces activités.
- L'horizon de réalisation et le tracé du BHNS
    - Le tracé du BHNS, ainsi que le réseau de bus, seront adaptés pour assurer la desserte de la gare TER.
- La localisation de la gare TGV de la phase 3
    - Le seul emplacement possible pour la gare TGV est au droit du SICASIL. En effet, les contraintes liées aux implantations des accès du tunnel de la ligne nouvelle vers Sophia-Antipolis à l'extrême est du site de Cannes Marchandises (sans impacter la résidence Pierre & Vacances) en phase 3 et du tunnel de la ligne nouvelle vers le Muy en phase 4, imposent une implantation de la gare au droit du SICASIL.
- Le coût de la ligne nouvelle en tunnel et des gares nouvelles de la phase 3 au regard de celui de la gare TGV de Montpellier ?
    - Les coûts ne sont pas comparables, dans un cas il s'agit de créer une ligne nouvelle et 2 gares, alors que dans l'autre cas, il s'agissait d'ajouter 6 voies à quai sur une ligne existante.
- L'impact de la réalisation de la gare TGV sur la gare TER

  - La gare TER a été conçue pour éviter au maximum les impacts fonciers sur les riverains et sur le fonctionnement du site ferroviaire de Cannes Marchandises, tout en proposant un aménagement à un coût « acceptable ». Dans la variante Pierre Sémard, la gare TER est implantée là où se situerait l'accès du tunnel de la ligne nouvelle vers Sophia-Antipolis (phase 3). Dans ce cas, la gare devrait donc être détruite pour permettre la réalisation de cet accès. Dans la variante SICASIL, lors de la réalisation de la gare TGV en phase 3, le site de Cannes Marchandises sera remanié et la gare devra être reconfigurée significativement.
- Les liens entre la restructuration du quartier et la gare
  - L'aménagement urbain inscrit au PLU intègre la gare nouvelle. Toute la restructuration du quartier ne va pas se faire en une seule fois et les horizons sont compatibles.
- La légitimité à demander un arrêt de tous les TGV à Cannes La Bocca.
  - Toutes les demandes peuvent être exprimées et seront versées au bilan de la concertation. La gare TER de Cannes La Bocca ne permettra pas l'arrêt des TGV. Il ne paraît en effet pas pertinent de rechercher un arrêt des TGV dans une phase où tous les TGV passeront aussi par Cannes centre.

2.3 Travail en ateliers

Les participants ont identifié les points forts, points faibles et axes d'amélioration des 2 variantes proposées :

- Implantation de gare Pierre Sémard
- Implantation de gare SICASIL

Variante Pierre Sémard

Pour les participants, le principal point fort de la variante Pierre Sémard est sa proximité avec le cœur de La Bocca, ses commerces, ses arrêts de bus et la gare existante.
Cependant, cette proximité est également synonyme, pour les participants, de nombreux inconvénients. En effet, la présence d'une gare proche du centre-ville pourrait engendrer un engorgement du cœur de La Bocca, d'autant que le site est jugé « étriqué » et que les accès et le stationnement sont considérés comme étant « difficiles ». En outre, le nombre de riverains de la gare étant important, les nuisances, notamment sonores, impacteraient un plus grand nombre de personnes.
Cette gare est par ailleurs jugée trop proche de celle du Bosquet et les participants la considèrent incompatible avec la future gare TGV en ce sens que la construction de cette dernière nécessitera la destruction de la première et qu'il y aurait ainsi deux changements successifs d'implantation de la gare de la Bocca.

Variante SICASIL

A l'unanimité, les participants ont privilégié la variante SICASIL qui leur parait :

- mieux intégrée à l'environnement et cohérente avec les phases ultérieures du projet (gare TGV au même endroit) et avec le PLU en cours (la gare serait au centre du nouveau quartier, en lien avec les futurs logements, l'université, le centre SSII et le multitplex…)
- plus accessible, depuis le centre-ville, Thalès, Pégomas ou encore le bord de mer
- plus apte à l'intermodalité nord -sud et à la création de parkings
- plus éloignée de la gare du Bosquet et donc plus complémentaire de celle-ci,

En outre, les participants ont considérée comme une opportunité la nouvelle traversée ville / plage permise par cette gare, là où aucun franchissement n'existe aujourd'hui.

Les participants ont demandé à ce que cette gare soit réalisée plus rapidement, à l'horizon 2025 de la phase 1 et se sont déclarés en phase avec la motion proposée par le pôle métropolitain Cap Azur.
Ils ont par ailleurs proposé que :

- le boulevard du Midi soit élargi d'au moins 3 mètres entre le SICASIL et les radars au bénéfice des cheminements piétons et cyclables,
- la multimodalité soit développée sur le site de la gare : bus, modes actifs (liaison piétonne entre SICASIL et l'arrêt Saint-Jean, navette autonome entre Pierre Sémard et SICASIL, BHNS par le boulevard du Rivage, appontement de bateaux pour navettes maritimes.

LES SUITES

- La présente note de synthèse de l'atelier et les supports de présentation utilisés sont adressée par mail aux participants et mis en ligne sur le site internet du projet LNPCA.

- Les contributions seront prises en considération par SNCF Réseau en vue des réunions publiques locales du mois de septembre : 24 septembre pour le secteur de Cannes.

- Les contributions seront intégrées au bilan de la concertation avec le public qui se poursuit jusqu'au 18 octobre 2019.

ANNEXE : VERBATIM

4.1 Verbatim des attentes et des craintes

Attentes	Craintes
- Arrêt TGV ? lien avec phase 3 et LN (vers Sophia et vers Le Muy) - Choix de la variante : quand ? quelles modalités ? - Présentation des 2 variantes ➔ Articulation avec l'urbain ➔ Les phases ultérieures - Offre stationnement suffisante ? - Foncier disponible ?	- Nuisances sonores, au niveau de la gare du Bosquet

4.2 Verbatim de l'atelier

Les contributions des participants sont présentées dans les tableaux ci-dessous, classées par ordre décroissant de nombre de votes reçus lors de la séquence de hiérarchisation.

Variante Pierre Sémard

POINTS FORTS	VOTES
Plus central, proche partie active	1
Accès plage depuis cœur Bocca plus agréable	1
Proximité centre La Bocca	
Proximité des arrêts de bus existants (nombreuses lignes)	
Accès passerelle Boccacabana / bord de mer	
Proximité commerces	
Plus proche du cœur de ville existant et de la halte TER existante	

POINTS FAIBLES	VOTES
Parking / accès voitures difficile / impossible	5
Environnement / nuisances / bruit (beaucoup de riverains à la Verrerie)	5
Présence gare du Bosquet / trop proche	3
Espace restreint	2
Incompatibilité avec future gare TGV	2
Débouché étriqué sur le boulevard du Midi	1
Engorgement du cœur de la Bocca (parking…)	1
Engorgement du giratoire Marco del Ponte / Pierre Sémard	
Disparition du biblioFer	
TER gare du Bosquet accessible pour direction Nice	
Disparition du kiosque	
Le centre de La Bocca va se décaler vers l'Ouest	
Pas d'intermodalité sud (TC, parking)	
La passerelle doublonne le souterrain	

AXES D'AMELIORATION	VOTES
Choisir la variante SICASIL	1
Grand parking étage	
Construction stationnement en silo	
Introduire des mobilités « douces » = vélo	
Prolonger la passerelle jusqu'à la plage pour sécuriser la traversée de la route (non partagé par toute la table)	
Rajouter des aménagements paysagers au sud	

Variante SICASIL

POINTS FORTS	VOTES
Mieux intégré dans l'environnement et cohérent par rapport au projet futur (ne pas changer 2 fois de gare)	6
Meilleur emplacement : parking, accès (mer, centre-ville, Pégomas, Thalès), nouveau quartier (multiplex, université)	4
PLU en cours en cohérence avec une gare à SICASIL	4
Même site que la gare TGV future	3
SICASIL et le Bosquet éloignés donc complémentaires	2
Stationnement et intermodalité Nord et Sud	2
Nouvelle traversée ville/plage là où cela n'existe pas	1
Thales, centre SSII et université à proximité	1
Orthocentre des activités industrielles, tertiaires et futurs logements	1
Les futurs habitants du nouveau quartier s'y installeront en connaissant l'existence de la gare	
Liaison TER vers Nice accessible à la gare du Bosquet	
Navette gratuite Boccacabana	

POINTS FAIBLES	VOTES
Éloignement du centre La Bocca	
Recours pour emprise (tennis, hangarThalès…)	
Éloignement des lignes principales de bus (1,2,…, sauf 22)	
Suppression des services actuels de la halte TER de La Bocca vers Nice ou vers Fréjus	

AXES D'AMELIORATION	VOTES
À RÉALISER PLUS RAPIDEMENT (horizon 2025) 2033 c'est loin, soutien de la motion de Cap-Azur	6
Elargissement du boulevard du Midi entre SICASIL et les radars (au moins 3m pour faciliter piétons + piste cyclable sur le site mer exceptionnel)	4
Introduire la multi modalité sur le site SICASIL: ligne de bus, modes de transport « doux », navette autonome pour liaison Pierre Sémard <-> SICASIL, établir une lisaison piétonne entre SICASIL et arrêt St-Jean (proche centre sur F.Tonner)	4
Intégration TC voie BHNS Cannes sur littoral, Mandelieu, la Bocca par boulevard du Rivage	3
Digue existante : appontement de bateaux pour navette maritime de desserte depuis Antibes – Cannes – La Bocca	2
Réduction du bruit / pas d'appels sonores	1
Introduire navette bus liaison / Centre La Bocca – Gare SICASIL	1
Parking silo / logements éventuels	
Préservation des tissus végétaux (arbres jusque dans l'enceinte de la gare)	
Projet architectural intégrant le photovoltaïque sur le toit de la gare (ref : les Echos 27 juin 2019 p.16)	

4.3 Verbatim du « mot de la fin »

En fin d'atelier, chaque participant a exprimé son ressenti à propos de la séance écoulée à travers un « mot de la fin » :

- Chaud
- Unanimité
- Bel échange
- Constructif x4
- Ouvert
- Pas mal
- Super x2
- Très bien

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