

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE ORGANISEE A L'INITIATIVE DU SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE DEFENSE DE CANNES LA BOCCA

8 OCTOBRE 2019

NOTE DE SYNTHÈSE

VERSION ## DU 11/10/2019

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



DATE ET LIEU

08/10/2019	Salle de la Verrerie – Cannes La Bocca
------------	--

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 180 personnes

EN TRIBUNE

Jean-Marc CHIAPPINI	Ville de Cannes – Adjoint délégué aux transports
Laïd BOUZETIT	SID – Président
Jean-Pierre LORNET	SID – Expert transports
Nathalie GARBAY	Clinique Le Méridien - Directrice
Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA

Cette réunion est organisée par le Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca. Elle se déroule en 5 temps :

- Propos liminaires de Nathalie GARBAY, directrice de la clinique du Méridien et Laïd BOUZETIT, Président du SID,
- Présentation par Jean-Marc ILLES, chef de mission LNPCA chez SNCF Réseau, des variantes d'aménagements prévues pour la création d'une gare TER sur le site de Cannes Marchandises et pour la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse,
- Présentation par Jean-Pierre LORNET, responsable transports du SID, d'une solution alternative à la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse ;
- Échanges avec le public,
- Expression de la position de la Ville de Cannes, par Jean-Pierre CHIAPPINI, adjoint au maire délégué aux travaux.

PROPOS LIMINAIRES

Nathalie Garbay remercie de SID d'avoir répondu favorablement à sa demande d'organiser cette réunion. Elle fait part de son opposition au projet de bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, qui impacterait le parking de la clinique et indique ne pas comprendre les enjeux de développement du trafic ferroviaire, ayant constaté que les trains entre Agay et Cannes La Bocca étaient vides.

Après avoir remercié les participants pour leur présence nombreuse, Laïd BOUZETIT, rappelle la position de l'association qui :

- Considère que la gare TER sur le site de Cannes Marchandises est une chance dans le cadre du développement du quartier et que la variante SICASIL répond aux enjeux d'avenir de Bocca Ouest,
- Soutient la solution de terminus de la ligne Cannes-Grasse à la gare de La Bocca.

Il rappelle qu'il espère qu'une solution sera trouvée pour la bifurcation de Cannes-Grasse afin de concilier les intérêts de tous les Boccassiens et donne la parole Jean-Marc ILLES, chef de mission LNPCA chez SNCF Réseau, pour présenter le projet sur le secteur de Cannes.

PRESENTATION DES AMENAGEMENTS

Jean-Marc ILLES présente le projet et les aménagements prévus à Cannes, sur la base du **support disponible sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>**.

Il précise que la phase de concertation en cours vise à recueillir les avis et propositions du public sur les aménagements proposés.

Il explique qu'un bilan de cette concertation sera d'abord présenté au Comité de pilotage qui regroupe les co-financeurs du projet, à savoir l'Etat, la Région, les Conseils départementaux et les Métropoles des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, puis adressé au gouvernement qui décidera de la suite à donner au projet. Il souligne que SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, n'est pas décideur.

Il présente le processus décisionnel et les grandes étapes du projet LNPCA et précise que la Ville de Cannes est concernée par des aménagements prévus en phase 2, c'est-à-dire avec un horizon d'engagement des travaux entre 2028 et 2032.

Il présente ensuite les variantes d'aménagement pour la gare TER sur le site de Cannes Marchandises et pour la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

PRESENTATION D'UNE SOLUTION ALTERNATIVE A LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

Jean-Pierre Lorgnet indique que le SID va se positionner en faveur de :

- La réalisation des 4èmes voies en gares d'Antibes et de Cannes Centre,
- La variante SICASIL pour la gare sur le site de Cannes Marchandises, qu'il propose de nommer gare La Bocca Saint-Cassien.

Il propose que la ligne Cannes-Grasse ait un terminus en gare de La Bocca (actuelle), avec une correspondance quai à quai pour permettre aux voyageurs de la ligne Cannes-Grasse d'effectuer leur correspondance avec les trains de la ligne Marseille Vintimille

Il propose également des aménagements routiers (mise en sens unique de la voie desservant la gare du Bosquet) ou un prolongement du BHNS (ligne 1), voire la mise en œuvre d'une navette autonome, pour faciliter les accès aux gares de Ranguin, La Frayère et Le Bosquet.

Avec le gain financier permis par la non-réalisation de la bifurcation de la ligne Cannes – Grasse, il propose de réaliser un traitement végétal du boulevard de la Mer ainsi qu'un aménagement de la gare du Bosquet.

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

8 interventions ont porté sur la solution alternative de terminus de la ligne Cannes – Grasse à La Bocca,

- **pour la soutenir** afin de ne pas avoir à réaliser de travaux impactants ou dans l'objectif d'avoir une fréquence de trains plus importante sur la ligne Cannes-Grasse, devenue indépendante de la ligne Marseille-Vintimille ;
- **pour la rejeter** car synonyme de fermeture de la ligne Cannes-Grasse dont les usagers ont besoin ;
- pour demander si cette solution s'accompagnerait de meilleures correspondances.

Jean-Marc ILLES a demandé aux participants de formaliser leur proposition par écrit, via le site internet, afin que SNCF Réseau puisse l'étudier et lui apporter une réponse formelle. Il y a en effet plusieurs demandes assez différentes en termes de programme fonctionnel et/ou d'impact sur le territoire : isolement de la ligne, sortie de ferroviaire,

navette indépendante avec fréquence identique, augmentation de fréquence ? Toutes semblent créer des correspondances ce qui est une orientation assez différente de la notion de RER diamétral développé dans toute les métropoles..

Jean-Marc ILLES a précisé que la solution de terminus de la ligne Cannes-Grasse à La Bocca ne permettrait pas d'augmenter les fréquences sur la ligne Cannes-Grasse, cette augmentation (plus dépendante de la voie unique) , nécessitant, indépendamment du fait que la ligne soit ou non indépendante de Marseille-Vintimille, la réalisation de doublements partiels de la ligne Cannes-Grasse différents suivant les fréquences demandées. Ces doublements auraient un impact territorial supérieur à celui des variantes de bifurcation

8 interventions ont porté sur les modalités de réalisation de la dénivellation de Cannes – Grasse.

Des questions ont été posées sur :

- La présence et le coût des parkings à proximité des gares de la ligne,
- La durée et les plages de travaux,
- Le risque d'expropriations,
- Le risque de revenir à une solution aérienne si le sous-sol ne permettrait pas de réaliser le souterrain,
- Le rétablissement des passages souterrains et aériens
- Le risque que l'aménagement n'entraîne une augmentation du prix du billet de train,
- La possibilité de prolonger la partie en tunnel jusqu'au boulevard Leader.

Jean-Marc ILLES a répondu que :

- Les aménagements prévus devaient s'accompagner de réflexions, avec les Autorités Organisatrices des Transports, sur l'intermodalité, et en particulier sur les parkings
- Les travaux étaient prévus sur une durée de 3 à 4 ans
- La majorité des expropriations prévisionnelles envisagées était sur des terrains appartenant à la Ville de Cannes et non à des particuliers, même si certains sont dans ce cas
- Les études menées avaient démontré la faisabilité des solutions de dénivellation en terrier et il n'y aurait pas de solution « aérienne »
- Tous les franchissements souterrains et aériens seraient rétablis
- Le prix du billet de train était fixé par la Région, Autorité Organisatrice des Transports et non par SNCF Réseau, responsable des infrastructures
- La faisabilité d'un prolongement de la section en terrier jusqu'au boulevard Leader serait étudiée plus précisément de manière à limiter au maximum l'impact sur les immeubles à ce niveau.

3 interventions ont porté sur l'expression de l'opposition au projet de bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

- En raison de l'importance des travaux qui seraient nécessaires,
- Considérée comme inutile en raison du faible nombre d'utilisateurs de la ligne Cannes-Grasse,
- En raison de la perte de valeur immobilière que les murs anti-bruit induiraient.

3 interventions ont porté sur la concertation :

- Qui ne servirait à rien, le projet étant déjà choisi
- Qui manque de transparence, le verbatim de la réunion publique de Cannes n'étant pas en ligne
- Qui est partielle puisque les propositions du public ne figurent pas dans les présentations.

Jean-Marc ILLES a indiqué qu'aucune des deux variantes n'était à ce jour retenue, que le bilan de la concertation serait présenté au comité de pilotage, rassemblant les cofinanceurs du projet, puis transmis au ministère à qui reviendrait la décision.

2 interventions ont apporté leur soutien :

- Au projet dans son ensemble
- A la variante de création d'une gare TER sur le site SICASIL.

3 interventions ont porté sur les gares du Bosquet et de La Bocca actuelle

- Un participant a demandé quel était l'avenir de la gare du Bosquet.
- Un participant a fait part des importantes nuisances sonores depuis la réouverture de la ligne Cannes-Grasse en 2017.
- Un participant a demandé quand la gare de La Bocca serait fermée.

Jean-Marc ILLES a expliqué que :

- la gare du Bosquet n'était pas impactée par la réalisation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse
- la question des nuisances sonores au Bosquet avait été signalée et qu'un examen de la situation allait être à nouveau fait pour objectiver la nuisance et améliorer la situation suivant la réponse des experts.

POSITION DE LA VILLE DE CANNES

Jean-Pierre CHIAPPINI a remercié les participants pour leur présence.

Il a rappelé que M. le Maire avait obtenu, en 2017, qu'une gare à La Bocca sur le site de Cannes Marchandises soit intégrée dans le projet LNPCA et a indiqué que la Ville

considérerait la variante SICASIL comme le choix le plus opportun, car cohérent avec le développement urbain vers l'ouest.

A l'inverse, pour la Ville, la variante Pierre Sémard ne répond pas au choix d'apaiser le cœur de La Bocca et l'avenue Francis Tonner.

Concernant la bifurcation de Cannes – Grasse, il a expliqué, qu'après avoir fait une visite sur site pour mesurer les impacts de l'aménagement, les élus privilégiaient la variante Marseille Vintimille en terrier, moins impactante.

Il a demandé à ce que la viabilité des solutions alternatives soit étudiée et a proposé de revenir vers le public avec des réponses à ces propositions dans l'objectif de trouver une solution pérenne et apaisée.

Jean-Marc ILLES a confirmé que

- d'une part, l'analyse des propositions de navettes indépendantes, faite dans les séances publiques seraient complétée sur le site internet du projet,
- d'autre part serait étudiée la faisabilité d'un prolongement de l'enfouissement de la voie vers le boulevard leader, également mise en ligne.

