

## PROCES-VERBAL DE REUNION AVEC LES ELUS DE LA COMMUNE DE CANNES le 14 janvier 2022

Sur demande de la commission d'enquête relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, une réunion en visioconférence s'est tenue le vendredi 14 janvier 2022 de 16H00 à 17h30.

Étaient présents :

Monsieur Gilles CIMA adjoint au maire de Cannes ;

Monsieur Thomas ONZON, Directeur général des services techniques ;

Madame Marianne KACED collaboratrice.

M. Maurice COURT président de la commission d'enquête ;

M. Léonard LOMBARDO commissaire-enquêteur coordonnateur 06 ;

M. Jean-Marc GUSTAVE commissaire-enquêteur.

Excusée : Madame Emma VERAN, adjointe au maire de Cannes ;

En premier lieu, le Président remercie les élus de participer à cet échange relatif à l'enquête publique sur la LNPCA. Il présente l'objectif de l'enquête publique conduite par une commission de 19 commissaires enquêteurs, l'organisation territoriale avec un coordonnateur par département et souligne la communication importante prévue autour de la ligne LNPCA.

L'enquête se tiendra dans 7 lieux sur le département des Alpes-Maritimes. Il précise que cela représente un projet important. Il est prévu 14 permanences, sur les 2 lieux d'enquêtes dont 6 sur Cannes Centres et 8 sur Cannes La Bocca, qui se dérouleront du lundi 17 janvier jusqu'au au lundi 28 février 2022.

Il précise qu'à ce jour aucune réunion publique n'est prévue eu égard au respect des mesures sanitaires et des difficultés d'organisation en présentiel. Si cela s'avérait nécessaire il serait possible d'envisager une réunion publique en visioconférence.

Monsieur COURT passe ensuite la parole aux représentants de la commune.

M. ONZON précise que lors de la concertation de 2020 pour l'emplacement de la gare de Cannes La Bocca au SICASIL, 180 personnes ont participé à cette visioconférence mais le regret des associations était qu'il n'y avait pas "l'effet de foule". Il s'interroge sur la finalité d'une réunion publique, car il craint que le public ne perçoive pas la subtilité entre l'enquête d'Utilité Publique et la concertation.

Le président rappelle qu'une réunion publique permettrait d'avoir une meilleure publicité pour l'enquête publique. Il a d'ailleurs été demandé à la SNCF de contacter les communes pour favoriser la publicité de l'enquête sur leur territoire. M. ONZON précise que la SNCF n'a pas demandé d'effectuer de publicité sur les panneaux d'affichage de la commune.

Le président invite les représentants de la commune à s'exprimer sur leurs attentes et perceptions sur le projet et sur le dispositif lui-même.

M.CIMA indique que le projet revêt une importance capitale pour Cannes et la région. Le train n'a pas été modifié depuis 150 ans. Les plus impactés sont les riverains mais tout le monde est d'accord pour ce projet

car il va dans le sens du développement durable. Ce projet est vital. La volonté de Cannes et d'accélérer le projet.

M. ONZON fait un rappel de l'historique : en 2016 la ligne à grande vitesse "LGV", évitait Cannes. La commission mobilité de 2021 a transformé la LGV en Ligne Nouvelle Provence-Côte D'azur, la priorité donnée devenait alors le "transport du quotidien". En 2016 un tunnel était prévu entre Cannes marchandise et la ligne LGV qui passait plus au nord. Le train ne passait plus par CANNES. A cette époque la ville s'est mobilisée alors que Sophia Antipolis ne voulait pas d'une gare.

Lors de la concertation de 2017 la 4ème voie sur Antibes est annulée grâce au système R. T. M. S.

### ➤ Amélioration de la bifurcation de GRASSE :

2 possibilités étaient envisagées :

1. Ligne Cannes-Grasse en sous - terrain ;
2. Ligne Marseille- Nice en sous-terrain.

Dans le cas n°1, seuls les riverains de l'Est étaient impactés, alors que dans le cas n°2, les riverains de l'Ouest et de l'Est étaient impactés. Pourtant, pour des raisons techniques, la municipalité a choisi le cas n°2 alors que plus d'administrés seront concernés. Elle estime que la concertation publique a été utile car la SNCF a confirmé l'allongement du tunnel vers l'EST et la construction d'une "casquette" (mur + couverture) jusqu'à ce que l'arrivée en surface ne dépasse pas 2 mètres de haut. Cela a été confirmé par le Comité de Pilotage.

Le Président fait confirmer que la commune est bien propriétaire des parcelles situées au Nord et longeant la partie Est de la bifurcation Cannes-Grasse. M. ONZON confirme en précisant que le projet de la commune dans les années 80 était de couvrir la voie ferrée entre CANNES Centre et La BOCCA, à l'instar de ce qui s'est fait au-dessus de la gare centrale, afin de permettre un doublement de la RN7 en bord de mer. La commune est donc devenue propriétaire des  $\frac{3}{4}$  des terrains (à l'exception du "Château de la Mer").

La commune rappelle que tous les propriétaires riverains ont été contactés. Toutefois, une association, la SID (Syndicat d'Initiative de Défense) de La Bocca, continue à proposer une autre solution (non retenue par la SNCF car elle désavantagerait les usagers de la ligne Grasse-Vintimille) : Une rupture de la ligne obligeant un arrêt en gare avec changement de train pour les usagers. Elle précise que si cette solution avait été retenue (sans passage en terrier de la ligne Marseille-Nice), 100% des trains passeront en surface, en comptant l'accroissement du trafic à terme, alors que dans le cas de la solution d'aujourd'hui, les riverains auront environ 40% de trains en moins, donc moins de nuisances.

Le Président interroge la commune sur l'aménagement urbain prévu sur le secteur de Cannes-La-Bocca.

La commune présente le projet "COPACABANA" consistant en un aménagement du littoral par un grand trottoir permettant une circulation piétonne avec piste cyclable. C'est dans l'objectif de poursuivre ce projet vers l'Est, jusqu'au port, que la commune a demandé à la SNCF de racheter l'emprise du quai de l'actuelle gare de La Bocca (bande de 2-3 mètres), le jour où les travaux de la bifurcation de Grasse seront terminés.

### ➤ Création de la gare TER à "CANNES marchandises" :

Le Président souhaite connaître les demandes de la commune.

M. ONZON commente le choix retenu pour l'emplacement sur le site du SICASIL :

1. La gare aurait été trop près de la gare du Bosquet ;
2. Eloigne la gare car la commune ne voulait pas d'un "aspirateur à voitures" ; en outre il existe un énorme projet de requalification urbaine au Nord de la future gare TER.

Il s'agit donc d'une combinaison de tous ces éléments.

La crainte des riverains réside dans :

- Les nuisances sonores éventuelles liées aux annonces par haut-parleurs dans la gare ;
- La création d'une passerelle : Ils craignent que des personnes passent par-dessus le mur de la copropriété.

Pour sa part, la commune estime que ces nuisances sont un peu "fantasmées", faisant remarquer que l'association SID citée précédemment s'est exprimée favorablement à ce positionnement de la gare.

### ➤ Dévoisement du cours d'eau de la Frayère :

La commune souhaite que le projet de dévoiement du cours d'eau de la Frayère puisse être étudié dans le cadre de l'avant-projet de la phase 2, craignant qu'il ne voie pas le jour si les phases 3 et 4 n'étaient pas réalisées dans le futur.

Le projet de gare TER sur Cannes marchandises se situe en zone bleu du PPRI. Elle souhaite qu'une solution de pont cadre sous les quatre voies prévues dans la nouvelle gare soit réalisée entre 2028 et 2032, afin d'anticiper le projet de dévoiement et prévoir les budgets nécessaires. Elle précise que le PAPI (Programme d'Action de Prévention des Inondations) porté par l'agglomération se décline en tranches de 10 ans dont la 1ère tranche évaluée à 60 millions d'euros ne permet pas de procéder à ce dévoiement. Elle rappelle que le PPRI est basé sur la crue du 3 octobre 2015 et non pas sur la crue centennale.

En fait, cette solution permettrait un meilleur écoulement de l'eau en cas de crue importante par un gain de tracé de 400 mètres entre le nord de l'avenue Francis Toner et la mer, le parcours actuel étant de 1200 mètres, contre 800 mètres pour le nouveau parcours, permettant ainsi une plus forte déclivité.

Cette stratégie de la commune (étude initiée par la SNCF pour répondre à la nécessité de franchissement de passages de plusieurs cours d'eau situés plus à l'Ouest) répondrait également aux recommandations de l'AE, en permettant d'établir un lien entre les différents projets urbains et d'autres projets.

Le président indique que la commune a la possibilité de faire valoir ses observations durant l'enquête avec la possibilité de lui adresser un courrier au siège de l'enquête basé à Marseille.

Il est demandé à la commune de bien vouloir fournir à la commission d'enquête les planches du diaporama présentées lors de la réunion, ce à quoi la commune répond favorablement.

Le président remercie les participants et insiste sur la qualité de la présentation ainsi que sur la réactivité de la commune aux sollicitations de la commission.

\* \* \*

\*