

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

AMÉNAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

RÉUNION PUBLIQUE LOCALE SECTEUR CANNES,

24 SEPTEMBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 04/10/2019

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



DATE ET LIEU

24 septembre 2019, à 19 heures	Cannes, Maison des Associations
--------------------------------	---------------------------------

PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE	Cabinet Nicaya Conseil – AMO Concertation
Bernard COUVERT	AMO SNCF Réseau
Nicolas GUYOT	Directeur des études LNPCA
Jean-Marc ILLES	Chef de Mission LNPCA
Roland LEGRAND	Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

SOMMAIRE

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	5
LE PROJET LNPCA DANS SON ENSEMBLE	9
LES OPÉRATIONS SUR LE SECTEUR DE CANNES-ANTIBES (PHASE 2)	11
ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	21

La réunion s'ouvre à 19 heures 05.

La réunion est animée par Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil).

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence. Je me présente, Stéphane SAINT-PIERRE, Cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau sur toute la démarche de concertation sur les aménagements des phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur. Bienvenue pour cette réunion publique locale sur le secteur de Cannes et d'Antibes pour les aménagements qui sont concernés.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à M. CHIAPPINI, qui représente la Ville de Cannes, pour qu'il vous dise un mot d'accueil. Je reprendrai le micro ensuite pour vous présenter le déroulé de cette réunion.

Jean-Marc CHIAPPINI, Adjoint au Maire de Cannes

Merci à tous d'être venus aussi nombreux. Apparemment, ce dossier semble intéresser les Cannois et les Boccasiens. Monsieur le Maire malheureusement n'a pas pu se libérer. Il a été retenu en dernière minute, mais je peux vous assurer qu'il suit ce dossier avec beaucoup de précision, dans la mesure où nous avons tous bien compris que l'avenir du transport sur Cannes et notamment sur La Bocca passera par cet aménagement que nous allons vous présenter.

Il s'agit ici d'une séance de concertation. Nous aurons la possibilité de nous exprimer, vous aurez la possibilité de vous exprimer pour donner votre sentiment sur ce qui vous sera présenté. Monsieur le Maire a eu l'occasion de se déplacer sur le terrain avec les services techniques et les services de la SNCF, afin de vérifier tout ce qui pouvait être imaginé en termes d'aménagements. Son souci majeur est de faire en sorte que ces travaux impactent le moins possible tout ce qui pourrait être le principe d'intégration dans le paysage et tout ce qui pourrait être nuisances sonores.

De la salle

C'est déjà le cas au Bosquet. Nous avons déjà connu une mauvaise expérience à la gare du Bosquet.

Jean-Marc CHIAPPINI, Adjoint au Maire de Cannes

C'est la raison pour laquelle des techniciens vont vous donner des précisions sur les aménagements futurs. Vous aurez le temps de vous exprimer. Ne vous inquiétez, nous vous donnerons la parole, Madame. Je fais simplement une courte introduction avant que la SNCF ne prenne le micro. Vous aurez ensuite le droit de vous exprimer.

En tout cas, merci de votre présence, en espérant que cette soirée se déroule dans les meilleures conditions. Essayons d'être constructifs.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour ce mot d'accueil.

Vous avez ici, sur la tribune, Bernard COUVERT qui représente Artelia, qui assiste SNCF Réseau sur le projet, Roland LEGRAND, qui est responsable des gares et des gares nouvelles notamment, Jean-Marc ILLES, qui est responsable de la Mission Ligne Nouvelle et Directeur régional adjoint, et Nicolas GUYOT, qui est en responsabilité des études pour le projet. Ils interviendront, soit dans la présentation initiale, soit au cours de la partie qui sera consacrée aux échanges, à vos questions, à vos interventions en tant que de besoin. Est également présent à la tribune Philippe QUEVREMONT, qui est mandaté par la Commission nationale du Débat public et garant de cette concertation, et à qui je vais passer le micro pour qu'il se présente et explicite sa mission.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Bonjour. Je m'appelle Philippe QUEVREMONT. Je suis le garant de la concertation. Je suis nommé par une autorité administrative indépendante, la Commission nationale du Débat public. Je n'appartiens donc pas à la SNCF ni aux autorités locales. Pour information, si j'habite en Provence, je suis dans le Nord-Vaucluse et je ne suis donc pas concerné par ce projet. J'ai travaillé 40 ans dans la fonction publique, 30 ans pour le ministère de l'Agriculture, 10 ans pour le ministère chargé de l'Environnement, jamais dans les questions de transport.

Mon rôle se résume à quatre mots : il est de veiller à l'information et à la participation du public. À ce titre, j'ai fait quelques recommandations à SNCF Réseau, qui est responsable de l'organisation de ce débat. Je leur ai d'abord demandé de faire des éléments d'introduction qui sont des éléments d'information pour vous, qui ne soient pas trop longs, qui ne dépassent pas une demi-heure, pour que vous ayez le temps de vous exprimer. Nous avons déjà pu voir dans la salle que vous êtes prêts sur ce terrain. Je voulais également apporter une précision : ce projet n'est pas décidé. La décision publique sur un projet de ce genre, après enquête publique, c'est un décret en Conseil d'État. Monsieur ILLES vous le précisera peut-être tout à l'heure. Cela veut dire deux choses. Cela veut dire que vous pouvez encore influencer ce projet, mais à condition d'argumenter. Ce sont des arguments qui peuvent convaincre les pouvoirs publics et le maître d'ouvrage.

Deuxième point, j'ai demandé dans le document qui a été remis à un certain nombre d'entre vous que ce soit bien dans le domaine du projet et que le document écrit soit rédigé au conditionnel. Je n'interviendrai pas sur cet angle dans la réunion. Je sais qu'assez naturellement, les personnes qui établissent les projets s'expriment au futur. Ils ont aussi besoin de se projeter dans un univers. Je ne les interromprai donc pas en permanence, mais gardez bien en tête qu'à chaque fois, les phrases commencent par « si le projet est réalisé, alors tel et tel point sera... ».

Nous sommes là pour nous comprendre. Je vous recommande de bien respecter les disciplines de prise de parole. Si vous ne parlez pas dans le micro, cela ne sera pas enregistré. Pour ma part, je rédigerai en fin de concertation, donc à partir de la mi-octobre, un rapport qui sera soumis à la Commission nationale du Débat public et rendu public vers la fin de l'année.

Merci de votre attention. *A priori*, je n'interviens que si c'est nécessaire dans la suite de cette réunion.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Le déroulé que nous avons prévu, après ces éléments introductifs, est le suivant. SNCF Réseau, donc

Jean-Marc ILLES va vous présenter avec Roland LEGRAND les grandes lignes à la fois du projet, puisque c'est un projet qui concerne à la fois le nœud marseillais, le nœud toulonnais et le nœud ferroviaire azuréen, puis, plus spécifiquement les installations ferroviaires et les opérations qui sont prévues sur le secteur de Cannes-Antibes. Ce sera l'objet de la présentation liminaire, qui s'inscrira

dans la temporalité proposée par Monsieur le Garant. Ensuite, nous aurons une séquence d'échange. Durant cette séquence d'échange, je vous redonnerai les consignes de prise de parole, de parler dans le micro, de vous présenter, pour que l'ensemble de vos contributions puissent bien être entendues, enregistrées, figurent au bilan de la concertation et soient analysées ensuite.

Quelques éléments sur le dispositif de concertation qui a été mis en place pour vous informer et vous permettre de vous exprimer : la concertation publique a commencé le 12 juin et se termine le 18 octobre. Dans les Alpes-Maritimes, elle a commencé, après le 12 juin, par une réunion le 18 juin à Nice. Un certain nombre d'ateliers étaient destinés aux riverains pour les informer de manière spécifique et précise sur les aménagements prévus dans leur secteur. Des permanences se sont également tenues, auxquelles certains d'entre vous ont pu participer. Sur le mois de septembre, une deuxième phase s'est ouverte, avec des réunions publiques locales. Une s'est tenue à Nice il y a quelques jours. La seconde se tient aujourd'hui. Trois ateliers, qui ont un caractère régional et qui concernent tous les secteurs géographiques, sont prévus (un dans les Bouches-du-Rhône le 27 septembre, un dans les Alpes-Maritimes le 2 octobre, un dans le Var le 3 octobre). Une réunion de clôture de la démarche de concertation pour ce qui est des Alpes-Maritimes aura lieu le 16 octobre à Nice. Vous voyez l'étape dans laquelle nous nous situons et les étapes à venir sous des aspects réunions. Bien entendu, vous pouvez vous exprimer et faire parvenir vos contributions par les autres vecteurs, et notamment par la voie dématérialisée du site Internet.

Je vais vous fournir quelques éléments très rapides sur ce qui est ressorti des échanges ou des contributions, qu'elles soient lors des permanences, lors des ateliers ou lors de la réunion publique d'ouverture. Je tiens à préciser qu'il y a eu depuis, sur la période de fin août, début septembre, des évolutions. Les éléments que je formule portent uniquement sur la période juin-juillet, la première phase. Nous sommes dans la deuxième et l'échange de ce soir pourra d'ailleurs moduler ou faire évoluer ces éléments. La question des nuisances sonores est un enjeu relativement fort et le principal qui a été évoqué sur la première partie, avec des situations problématiques sur lesquelles vous aurez peut-être l'occasion de revenir. Il existe des inquiétudes quant au risque d'aggravation de ces nuisances, en lien avec l'augmentation du trafic ferroviaire qui est pressentie grâce à la réalisation du projet pour améliorer les mobilités. Pour la gare d'Antibes, une question assez forte est remontée sur l'amélioration des connexions entre la gare et le pôle d'échanges, avec des accès directs aux quais depuis la passerelle urbaine.

Sur les aménagements plus spécifiques prévus sur le secteur de Cannes, pour la bifurcation de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse avec celle de Marseille-Vintimille, différentes inquiétudes ont été exprimées sur les impacts sonores, sur la question des impacts sur l'écoulement des eaux, sur les incidences en termes de dévalorisation du foncier, notamment du foncier bâti situé à proximité, et sur la phase travaux et les implications qu'elle est susceptible d'avoir pour les riverains notamment.

En juin-juillet, des prises de position ont été exprimées notamment sur les rétablissements ou pas du boulevard de la Mer, avec des avis formulés à ce moment-là en faveur de la solution consistant à ne pas rétablir ce boulevard pour laisser plus de place aux modes actifs. Des demandes ont été formulées pour prolonger l'enfouissement des voies et isoler les emprises ferroviaires de propriétés riveraines avec des dispositifs notamment de murs le long du boulevard de la Mer. Sur la variante qui va vous être présentée plus en détail de la voie Marseille-Vintimille en terriers, les enjeux identifiés et les atouts formulés concernent l'intérêt qu'elle présente compte tenu du fait qu'elle est susceptible de réduire les nuisances sonores et du fait que la voie qui s'enfonce et passe en souterrain est plus proche des bâtiments, ce qui peut faciliter le traitement acoustique.

Autres éléments, cette fois sur le secteur de la gare TER de Cannes-La Bocca, sur le site de Cannes Marchandises : des interrogations ont été formulées sur les nuisances sonores propres à une gare et donc au déplacement de la gare de Cannes-La Bocca sur le site de Cannes Marchandises. Il existe plusieurs variantes de cette gare.

Sur la variante SICASIL, les expressions qui ont eu lieu en juin-juillet ont concerné notamment le fait qu'elle pouvait être plutôt bien intégrée dans son environnement et cohérente avec les phases ultérieures du projet, notamment l'implantation dans les phases suivantes d'une gare TGV sur le même site, qu'elle était accessible depuis le centre-ville et depuis différents sites, ce qui présentait un certain atout, qu'elle était propice à l'intermodalité et à la création de parkings, et suffisamment éloignée de la gare du Bosquet pour lui être complémentaire. La création d'une traversée entre la ville et la plage qui était permise par cette variante a également été considérée comme pouvant présenter des opportunités en termes d'aménagement urbain.

Toujours sur la gare, pour l'autre variante, la variante Pierre Sémard, avec le cœur de La Bocca, ses commerces, est perçue comme un point fort. A également été évoqué le risque d'engorgement du quartier et à proximité de la gare avec le cœur de La Bocca, notamment le caractère qui pouvait paraître étriqué ou en tout cas restreint du site. Des questions d'accès et de stationnement ont été considérées comme difficiles. Par ailleurs, la gare se situe dans un environnement avec de

nombreux riverains, ce qui peut présenter des inconvénients en termes d'impact par rapport au nombre de personnes qui pourraient subir les incidences de cette gare.

Tels sont les éléments principaux. Il s'agissait simplement de vous donner un aperçu et un rappel. Encore une fois, il y a des évolutions dans cette expression. Cela, c'était juin-juillet, et l'échange de ce soir vous permettra certainement de compléter, de moduler ou de faire évoluer ces éléments.

Sans plus tarder, je passe la parole à Jean-Marc ILLES, qui va vous présenter le projet dans son ensemble puis les aménagements prévus sur le secteur.

LE PROJET LNPCA DANS SON ENSEMBLE

LES 4 GRANDES PHASES DU PROJET

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Merci, Stéphane. Bonjour à tous. Merci d'être venus assez nombreux. Je crois que nous battons les records par rapport à Marseille, d'assez loin. Le projet doit intéresser et des questions sont certainement importantes.

Je vais vous expliquer le projet en général, expliquer les fonctionnalités du projet. Il y a beaucoup de slides. Je crois qu'il y a beaucoup de monde, donc il risque d'y avoir beaucoup de questions. Je passerai très rapidement sur certaines slides. Vous saurez qu'elles existent. Nous pourrions y revenir ensemble en fonction de vos questions.

Globalement, le projet LNPCA a connu beaucoup d'évolutions. Les derniers éléments importants, c'est le Conseil d'Orientation des infrastructures qui a phasé le projet en quatre parties (phase 1, phase 2, phase 3, phase 4). Les Alpes-Maritimes sont concernées par la phase 1, la gare de Nice aéroport, la phase 2, la fameuse navette azurée où la majorité des installations sont sur Cannes, la troisième phase qui est la ligne nouvelle qui passe par Sophia, avec une gare TGV à Cannes, et la phase 4 où nous avons une ligne nouvelle entre les Arcs et la gare de Cannes.

Autre étape importante, nous avons reçu une décision ministérielle en début d'année, qui nous demande de concerter sur les phases 1 et 2. Vous êtes concernés sur la Côte d'Azur, au-delà de

Cannes, par la gare de Nice aéroport – nous avons déjà concerté la semaine d'avant – et par la phase 2, la fameuse navette azurienne, qui consiste à doubler le nombre de trains. L'enquête publique qui serait éventuellement, comme l'a indiqué Philippe QUEVREMONT, décidée ou demandée par le ministre pour aller plus loin, cela ne signifie pas réaliser le projet, cela signifie vers une DUP — tant qu'il n'y a pas de DUP, il n'y a pas de projet —, pourrait être sur les phases 1 et 2. Nous parlons donc des phases 1 et 2 ce soir.

LE PLANNING INDICATIF DES PHASES 1 & 2

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Voici quelques éléments importants dans les phases 1 et 2 :

- Travaux phase 1, vous n'êtes pas réellement concernés, puisque c'est plutôt Nice, mais vous êtes concernés par quelques jalons importants. Il s'agit de l'enquête publique mi-2021, c'est plutôt septembre-décembre, en fonction du moment où arrive la nouvelle décision ministérielle. L'enquête publique est de nouveau une phase de concertation mais qui n'est plus menée par le maître d'ouvrage, qui est menée par un commissaire-enquêteur indépendant. Il y aura donc encore une phase où vous pourrez vous exprimer, mais pas face au maître d'ouvrage, face à un enquêteur qui travaille pour le compte de l'État mais pas pour le compte du maître d'ouvrage.
- La mission financement que vous voyez en 2020. Évidemment, il faut financer le projet. Par conséquent, il faut réaliser des tours de table financiers pour les travaux. Là, nous avons les financements études. Ce n'est pas encore gagné, mais c'est un moment important.
- Nous visons cette décision ministérielle pour dire : nous avons entendu la concertation, le projet a changé, le maître d'ouvrage a proposé en accord avec les cofinanceurs des évolutions du projet et il est proposé à la ministre de décider un périmètre d'enquête publique différent peut-être, probablement je dirais même, de ce qui était avant cette phase de concertation.

Voilà où nous en sommes. Après, il y a des travaux. Les travaux de la phase 2 interviendront un peu plus tard. Cela dépendra des financements et des élus (quand veulent-ils faire les travaux), mais nos échéances à court terme sont celles que je vous ai présentées.

LES OPÉRATIONS SUR LE SECTEUR DE CANNES-ANTIBES (PHASE 2)

LA 4^E VOIE EN GARE D'ANTIBES

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur la partie secteur Cannes-Antibes, quatre zones d'aménagement sont prévues :

- La zone d'Antibes dans la gare d'Antibes ;
- La zone dans la gare de Cannes centre (une quatrième voie) ;
- La zone de la bifurcation de Grasse, avec le déplacement de la halte de La Bocca et le dénivelé ;
- La gare nouvelle TER origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises.

Il s'agit de faire deux choses :

- De franchir un cap sur la régularité, c'est-à-dire d'avoir une régularité extrêmement bonne, elle s'est améliorée ces derniers mois sur la Côte d'Azur mais elle est encore largement perfectible. Il s'agit donc d'avoir des installations extrêmement fiables. Les infrastructures actuelles empêchent cette fiabilité. Tous ces aménagements contribuent à la fiabilité, également des garages nouveaux.
- D'augmenter la fréquence des trains du quotidien. Nous ne sommes plus sur un projet, pour les phases 1 et 2 de ligne nouvelle, de ligne à grande vitesse, nous sommes sur le doublement de la fréquence des TER, dans une logique de, selon le terme à la mode, service express métropolitain, disons de RER azuréen, un train toutes les 10 minutes. Nous passons dans une logique où l'utilisateur ne regarde plus l'horaire, va sur le quai, attend le premier train qui arrive. Cela change tout en termes de prise de train. C'est ce que nous essayons de viser, une notion de RER un peu comme à Paris. Ce que nous essayons de viser, c'est le service possible. Nous parlons d'infrastructure. L'infrastructure rend aussi possible de mettre des sillons rapides sur la ligne classique, un sillon rapide de plus mais le doublement du nombre de sillons possibles de TER, c'est là, l'essentiel.

Nous commençons par les aménagements. Nous avons des aménagements de voies supplémentaires, de quatrième voie, à Antibes et à Cannes. Une quatrième voie permet, dans les deux sens, de faire rattraper les trains à quai. Si vous n'avez pas de quatrième voie, les trains, évidemment, plantent l'un derrière l'autre. Cela permet donc d'augmenter à la fois capacité et la régularité. Ceci dit, ce sont des infrastructures qui sont un peu dépendantes des horaires et qui peuvent être discutables suivant la performance du système de signalisation. Actuellement, en parallèle de ce projet, SNCF Réseau avec certains partenaires déploie un nouveau système de signalisation. Nous avons déjà réussi, pour ces quatrième voies, à ne pas acquérir de foncier ni à Antibes ni à Cannes centre (à Cannes centre, ce sera sous la dalle). Ce système de signalisation permet de réduire l'infrastructure. Nous verrons si, avec les développements de recherche en cours sur ce système, nous ne pourrions pas vérifier leur nécessité, car ce sont des investissements un peu moins importants que ceux que nous allons évoquer. Quand les trains se rattrapent, ils peuvent se rattraper aussi par la signalisation. Je n'en dis pas davantage.

À Antibes, que faisons-nous ? Quatre choses :

- Une voie supplémentaire ;
- Un quai supplémentaire ;
- Une passerelle ville-ville, mais qui permet d'accéder aux quais (il faudra certainement l'élargir et mettre des contrôles automatiques pour descendre sur les quais) ;
- Nous devons allonger le passage souterrain existant pour aller sur les quais neufs.

Il s'agit d'une installation relativement simple qui reste dans les emprises d'Antibes. Je ne sais pas si des habitants d'Antibes sont présents. Il n'y aura pas de foncier à acquérir sur Antibes, c'est dans le domaine SNCF.

LA 4^E VOIE EN GARE DE CANNES CENTRE

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

À Cannes, le principe est le même. Il existe trois voies à quai à Cannes, pour ceux qui connaissent la gare. Nous en créons une supplémentaire au nord. Comme je vous l'ai indiqué, avec ces nouvelles technologies, nous pouvons avoir des distances entre les bouts de quai et les aiguillages plus courts. Nous arrivons – ce que nous ne pouvions pas faire avant – à les mettre sous la dalle. Nous restons sous la dalle. Nous n'avons pas besoin d'acquérir de terrain ou de casser la dalle à

cet endroit. Il y a deux ans, c'était ce que nous étions obligés de faire. Cette évolution permet déjà de l'éviter. Nous pourrions insérer une quatrième voie sans tout casser. Il y a un phasage relativement compliqué au niveau ferroviaire, mais nous savons faire. Il n'y a pas d'impact sur le boulevard d'Alsace, ni de modification structurelle de la gare voyageurs à Cannes avec cette quatrième voie.

LA DÉNIVELLATION DE LA BIFURCATION DE GRASSE

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous arrivons au niveau de la bifurcation. Nous avons là un point dur. Nous avons en réalité trois points durs sur l'axe Marseille-Vintimille. Pour ceux qui connaissent la gare de Marseille, nous avons la zone de rebroussement. Nous allons construire un tunnel, parce que c'est un véritable trou noir de régularité qui se propage jusqu'à Nice. Tous les retards de là vont jusqu'à Nice. Nous avons un deuxième problème au niveau de Toulon-La Pauline, c'est une bifurcation de voie unique. Nous avons à la bifurcation de Grasse un nœud. Nous avons deux problèmes quand nous avons ce type de situation. Nous avons une voie unique. Comme nous avons une voie unique, les trains sont obligés de se croiser dans les zones d'évitement. Nous en avons créé une récemment au Bosquet pour doubler le nombre de trains. C'est la première contrainte.

Les horaires doivent donc être calés pour que les trains se croisent là, mais ni là ni là, sinon ils se heurtent et nous déraillons. Le deuxième problème est que cette voie unique, en plus d'être unique, traverse la ligne qui vient de Marseille à niveau. C'est comme quand vous êtes sur une autoroute sans bretelle et que vous essayez de traverser le terre-plein central pour aller de l'autre côté. Sur Marseille-Vintimille, cela arrive deux fois, cela arrive à Toulon et là. Quand on veut développer le trafic, c'est un véritable nœud qui empêche de changer la donne. C'est pour cela que nous devons faire quelque chose ici.

Nous proposons en concertation deux variantes assez différentes techniquement, avec des coûts un peu différents d'ailleurs, mais que le maître d'ouvrage considère comme équivalentes fonctionnellement. C'est vraiment la concertation avec les élus qui décidera de ce qui est choisi. J'ai un avis qui ne vaut pas plus que le vôtre sur ce sujet.

Le premier niveau est que, dans tous les cas, pour diminuer cette contrainte de voie unique, nous doublons la ligne de voie unique après le Bosquet. Par conséquent, tous les trains qui vont d'ici

vers Cannes, qui viennent de Grasse, auront toujours deux voies. Ceux qui viennent de Cannes circuleront sur celle-là, ceux qui viennent de Grasse circuleront sur cette voie-là, dans les deux cas.

Nous avons un deuxième sujet. Pour éviter ce que nous appelons le cisaillement, c'est-à-dire de traverser le terre-plein central d'une autoroute, nous créons un dénivelé. Soit celle de Grasse passe dessous, soit celle de Marseille, la ligne principale. Quand celle-là passe dessous, comme ici, il n'y a pas de trains de fret, là, nous avons des trains de fret, donc si nous ne faisons pas une voie supplémentaire pour les trains de fret, les trains resteraient au fond du trou parce qu'ils ne pourraient pas remonter, ou alors il faudrait faire des longueurs tellement longues que nous casserions des immeubles sur une longueur beaucoup plus grande. D'ailleurs, nous ne cassons pas d'immeubles. Nous sommes donc obligés de laisser les trains de fret en surface, mais comme les trains de fret ne passent pas à l'heure de pointe, ce n'est pas gênant.

C'est très théorique.

Nous avons une série de *slides* sur lesquelles je vais passer relativement vite pour vous laisser la parole. Notez-les, si vous voulez que nous y revenions, nous y reviendrons.

Nous avons ici la variante Cannes-Grasse qui passe dessous. Nous allons passer assez vite. Nous n'avons plus de problème, puisque les trains passent dessus. Les trains Cannes-Grasse ne se croisent plus, car il n'y a plus de voie unique. Quand nous avons les trains des deux lignes, comme cela va se produire, l'un passe sous l'autre, ils ne se croisent plus. Nous résolvons donc les deux problèmes que je vous ai exposés de cisaillement. Comme nous avons dans le projet six trains par heure d'un côté et deux trains par heure qui viennent de Grasse, avec le temps de passage des trains, nous ne passerions pas. Là, nous n'avons plus besoin de ralentir les trains.

Vous avez, notées en jaune, nos emprises actuelles. C'est la solution où la ligne Grasse passe dessous. Vous avez en orangé les terrains qui sont nécessaires au projet et qui seraient à acquérir au-delà de nos emprises ferroviaires. Je propose que nous passions rapidement, sinon c'est très long. Sachez qu'ils existent, nous pourrons y revenir.

C'est la même chose pour la partie côté est, en allant vers Cannes, avec toutes les résidences qui sont le long. Il faut là rétablir le boulevard de la Mer et nous avons à acquérir une bande orangée qui va, suivant les endroits, de 2 à 8, 9 mètres environ. Nous pourrons rentrer dans le détail tout à l'heure. Nous y reviendrons, bien sûr.

Nous avons également un problème à traiter : nous avons beaucoup de passages piétons, hydrauliques, à rétablir. Nous les avons tous mis, nous n'en avons normalement pas oublié. Tous ceux qui sont à longer, à allonger, à rétablir, à modifier, nous les rétablissons soit par des passerelles à créer ou à allonger, soit en allongeant, pour celui qui est mixte, le ruisseau du Font de Veyre, où il y a également des gens qui passent au boulevard de la Mer, il faudra l'allonger et le rétablir par une longueur plus grande. La mer est là, vous voyez que nous faisons en sorte que le train de Cannes-Grasse passe dessous.

Je passe rapidement, nous pourrons y revenir tout à l'heure. Vous avez une vision en 3 D.

Nous passons à la variante Marseille-Vintimille. Le principe est inversé. Nous avons les trains Marseille-Vintimille qui passent dessous le Cannes-Grasse. Il faut aussi déplacer le boulevard de la Mer. Les trains de fret, eux, continuent à passer en surface. Cannes-Grasse est sur deux voies différentes sans se croiser. C'est le même principe fonctionnel. La seule différence est que nous avons des trains de fret en plus, mais c'est exactement le même principe. Ce ne sont pas exactement les mêmes impacts. C'est là que c'est important d'en discuter tout à l'heure. Nous avons une bande un peu plus grande à acquérir ici et nous avons aussi des bandes à acquérir. C'est un peu moins large. Cette voie est en souterrain, elle commence à réapparaître ici et elle sort totalement du trou à peu près ici. Cette voie n'est pas totalement en surface, elle est totalement enterrée ou semi-enterrée. Il y a nécessairement un débat de comparaison entre les deux variantes.

De même, nous avons le rétablissement de tous les passages hydrauliques à faire, évidemment aux normes de personnes à mobilité réduite pour les passerelles, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Cela le sera demain, c'est obligatoire et c'est bien normal.

Nous avons également des vues en 3 D. Notez-les si vous souhaitez que nous y revenions. Je pense que nous y reviendrons.

La ligne principale s'enfonce sous la ligne de Cannes-Grasse, que nous doublons. Nous la doublons avant la gare du Bosquet. Le doublement va jusqu'à la gare. Ensuite, nous repartons en voie unique.

Les trains fret passent ici, les trains Cannes-Grasse passent ici, ils se rejoignent et les trains voyageurs qui viennent de Marseille passent ici et réapparaissent plus loin.

Voici un exemple de proximité intéressant pour ceux qui habitent dans les environs. Vous constatez que les deux variantes sont assez différentes, puisque, dans un cas, si Cannes-Grasse passe en terrier, nous avons la voie de Cannes-Grasse qui est doublée, qui est après la tranchée. La voie de

Cannes-Grasse est enterrée au milieu. C'est la ligne Marseille-Vintimille qui est excentrée et qui est environ à 26 mètres sur l'axe par rapport aux façades. Le boulevard de la mer doit être constitué avant. Si, en revanche, c'est Marseille-Vintimille qui est dessous, les voies de surface sont plus éloignées et sont quasiment dans la même situation qu'aujourd'hui. Il n'y a quasiment pas de changements en termes de trains. Je ne parle pas en termes d'emprise, mais en termes de trains. Les trains sont à la même distance qu'aujourd'hui. Nous y reviendrons.

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

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Le dernier investissement est la gare de Cannes-La Bocca TER. Il s'agit d'une installation centrale de la navette azurée. Nous créons des zones de retournement au milieu des voies principales, afin de pouvoir faire des navettes entre Vintimille, Nice et cette zone. Nous sommes donc obligés de créer deux voies centrales. Tout cela s'effectue dans les emprises ferroviaires. Il n'y a pas d'acquisitions foncières dans cette zone, contrairement à précédemment où vous avez vu qu'il y en avait. C'est l'orange.

Nous devons à la fois créer cette gare qui permet le retournement, jusqu'à quatre trains par heure, sachant que deux vont vers Grasse. J'ai dit six entre la bifurcation de Grasse et Vintimille, mais deux vont vers Grasse et quatre vers Cannes Marchandises, éventuellement deux vont jusqu'aux Arcs (cela dépendra de ce que décide l'autorité organisatrice). Nous prévoyons une infrastructure qui permet cela. Cela ne signifie pas que ce sera le cas, mais cela le permet.

Nous devons créer ce service nouveau, mais nous devons également maintenir toute une série d'installations. Ceux qui connaissent les environs, certainement mieux que moi, savent que beaucoup d'activités industrielles sont présentes dans la zone. Nous avons bien sûr les voies principales. Nous avons les remisages, la maintenance TER, tout ce qui est réception et changement de trains de marchandises. Nous avons également des voies pour l'armée. Quand nous avons les moments de renouvellement de la voie, puisqu'il faut des coulisses pour que les chemins de fer fonctionnent, il faut des voies pour les trains de travaux. Toutes les voies sont équipées avec des trains de 800 mètres pour que nous puissions réaliser les travaux de toute la Côte d'Azur. Nous devons maintenir cela malgré la gare nouvelle. Nous avons aussi des zones de stockage, des bâtiments de services techniques. Cela peut être déplacé. Ce n'est pas le plus grave. Nous avons

une sous-station. Je sais que Laurence ne voulait pas que je le dise, mais je le dis quand même. Il y a une sous-station électrique.

C'est ce que nous faisons à Cannes. C'est le principe. Si vous avez une communication, dès qu'un train s'arrête, ceux de derrière ne passent pas. Avec ce système, nous avons à la fois le train A qui peut se garer pour repartir, mais il peut se garer alors que le train B est déjà garé. Il n'empêche pas le train B de repartir dans l'autre sens. Le train C, lui, continue vers les Arcs, sans être gêné. Nous voyons donc que cette installation est beaucoup plus capacitaire, beaucoup plus puissante en termes de trafic, que l'installation simple d'une halte sans ces fameuses voies centrales qui permettent cela.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Bonsoir. Concernant le site de repositionnement, de relogement de la gare Cannes-La Bocca, nous avons imaginé deux situations :

- L'une à l'ouest, que nous avons appelée la variante SICASIL. Elle est assez compatible avec des projets d'aménagement urbain futurs portés par la Ville de Cannes ;
- Le site plus historique de La Bocca centre, puisque c'est au droit de l'avenue Pierre Sépard. C'est d'ailleurs l'accès actuellement du site ferroviaire.

Nous avons représenté ici les emprises ferroviaires.

Pour reprendre ce qu'a indiqué Jean-Marc, vous avez l'ensemble du programme que nous devons maintenir sur le site. Nous avons réalisé beaucoup d'études de repositionnement ailleurs. Ce n'est pas possible. Nous sommes donc obligés de construire un projet de gare nouvelle en considérant ces programmes techniques relativement contraignants.

La variante SICASIL est plus à l'ouest. Vous avez le site existant. Nous profitons de cet espace un peu moins dense pour occuper un parvis, qui constituerait une sorte d'intermodalité par rapport au front de mer. Vous savez que vous avez un trafic important, qui pourrait permettre une desserte assez directe. Vous avez l'expression de ce que pourrait être une gare. C'est une gare TER avec des quais dans une première étape de 220 mètres, un franchissement, comme nous l'avons indiqué tout à l'heure, puisque nous pouvons imaginer accompagner cet équipement ferroviaire par une fonctionnalité urbaine, donc ville-ville. Ici, nous avons simplement estimé un programme de stationnement.

J'insiste sur ce point. Cela peut paraître un peu répandu, nous nous sommes grandement répandus sur le site. En réalité, c'est simplement la traduction du programme de stationnement dont nous aurons besoin, étant entendu que des études futures nous apporteront vraisemblablement d'autres solutions. Nous pensons notamment à la construction ici d'un bâtiment voyageurs, de constructions qui formeraient écran pour cantonner et limiter les nuisances sonores. L'intérêt de cette solution, comme nous vous l'avons indiqué et cela a été noté par les discussions que nous avons pu avoir avec vous, c'est que ce projet est assez compatible avec la construction d'une gare future TGV, dans les phases ultérieures, qui porterait les quais de 220 mètres à 400 mètres et qui permettrait évidemment de développer tous services nécessaires à l'activité d'une gare longue distance. Cette gare serait à la fois TER et longue distance, donc TGV et éventuellement d'autres nouveaux entrants.

Vous avez une autre vue dans l'autre sens. Nous retrouvons le même dispositif.

Vous avez une vue en plan. C'est très millimétré. C'est pour vous exprimer que ces quais-là font 220 mètres, les plages, un parvis qui reste à définir mais qui nous permettrait de bien traiter l'intermodalité côté sud. De la même manière, nous aurions un traitement de l'intermodalité côté nord et des liaisons avec le tramway et tous les autres modes de transport.

Ici, nous pourrions développer ultérieurement des programmes de construction, qui formeraient écran avec les aménagements futurs de la ville.

De la salle

Je ne vois pas où se situe SICASIL.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

SICASIL, c'est ici, du nom de bâtiments de services.

De la salle

C'est très loin du centre de La Bocca.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

C'est très loin du centre de La Bocca. Il faut se mettre en perspective. Nous sommes dans une construction qui ne va pas voir le jour d'ici à 2030. Il faut savoir aussi qu'un projet est en cours d'étude souhaité par la Ville, donc ce que nous appelons l'aménagement urbain futur, qui va

construire des programmes ici. La question est de savoir quel est le choix le plus pertinent d'un développement futur. Vous savez que les gares, même si ce n'est pas la raison première, étaient un vecteur de développement de l'aménagement urbain. La question est donc de savoir si nous profitons de ces aménagements futurs et de créer une sorte d'embryon d'aménagement ici ou, alternativement, vous avez le programme de Pierre & Vacances qui est ici, nous viendrions ici. Un autre critère peut avoir son importance, un critère d'investissement. Dans l'hypothèse où il y a une implantation de la gare, donc Pierre Sémard, cette gare TER ne serait pas pérenne, c'est-à-dire que nous ne sommes pas capables de construire un développement de la gare future grandes lignes, TGV, dans ce site. Nous serons obligés de la décaler. Il y aura, je dirais, une fausse manœuvre.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Les deux variantes sont à la concertation.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Absolument. Aucune décision n'est prise, je le rappelle. C'est simplement qu'il nous paraissait pertinent de montrer cette alternative, qui est relativement opposée, différenciée.

Pierre Sémard, du nom de l'avenue, là, nous sommes à l'extrémité est du site de Cannes Marchandises. De la même manière, nous développons au droit de la plage un accès piéton avec des fonctionnalités, mais qui seraient vraisemblablement minorées, d'intermodalité, un franchissement par passerelle, des accès aux quais bien sûr, donc des services TER. Nous sommes dans la frange ferroviaire pour développer le programme de stationnement. Là aussi, nous sommes dans des zones inondables. Par conséquent, quand nous présentons cette hypothèse, c'est un déploiement de plain-pied. Évidemment, si nous étions amenés à construire du stationnement, il serait plutôt en silo, donc sur un ou deux niveaux.

Vous avez cette vision à l'opposé. Vous avez l'embarcadère ici, les quais, 220 mètres, de la même manière, le programme gare accessible ville-ville mais donnant également accès aux quais, et le programme de services.

Sur la vue en plan, vous voyez que nous nous sommes largement développés, parce que cela répond au programme des services qui sont adossés à un service TER gare. Tout cela serait revu dans l'hypothèse où nous construirions la gare, revu dans le sens où nous essaierions d'être plus compacts.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour ces éléments de présentations.

Je vous donne quelques consignes avant de vous passer la parole. Deux micros seront mis à disposition. Je vous proposerai de lever la main et nous viendrons vous apporter un micro. Prière, bien entendu, d'attendre que nous vous ayons donné le micro pour vous exprimer. Encore une fois, les échanges sont enregistrés, la présentation sera enregistrée. Elle fera l'objet d'un verbatim et d'une synthèse. Elle sera ensuite analysée par SNCF Réseau et intégrée au bilan de la concertation.

Sur les échanges, vous pouvez avoir des points de vue différents voire divergents sur les propositions qui ont été faites. Je vous demande de vous exprimer avec respect les uns envers les autres et vis-à-vis du maître d'ouvrage, de faire preuve de bienveillance dans ces échanges, de solliciter la parole et d'attendre que le micro vous soit remis.

Un autre élément est que nous vous demandons de vous présenter. Comme vous êtes nombreux ce soir et peut-être serez-vous nombreux à vouloir vous exprimer, nous vous demandons de la concision dans vos interventions, afin que nous puissions, dans un délai raisonnable, permettre à chacun d'exprimer son point de vue et de prendre part à cette réunion. Nous vous proposons deux à trois minutes pour vos interventions ou vos contributions si cela vous est possible.

Sans plus tarder, je vous passe la parole si vous le souhaitez.

Madame, présentez-vous et parlez dans le micro.

Nadia TOUBAL

J'habite dans un immeuble que nous venons de voir sur la *slide*. Je voulais prendre la parole par rapport à ce que j'ai vu dans la *slide* et également par rapport au projet tel qu'il est formalisé dans les prospectus. Apparemment, en ce qui concerne la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, au départ, si j'ai bien compris, il y avait deux options. Il était question du passage de la ligne Cannes-Grasse sous les voies du Marseille-Vintimille. Apparemment, depuis la concertation 2016, nous allons nous retrouver avec quelque chose de différent, donc, d'après ce que je viens de voir dans la *slide*, avec des trains qui passent en dessous de nos balcons, un rapprochement de la voie ferrée

avec une prise d'espace sur le bord de la mer. Cela va franchement rendre l'immeuble inhabitable, avoir un train qui passe sous le balcon à moins de 15 mètres.

La question que je voulais poser, c'était par rapport, déjà, à l'empreinte écologique, mais je suis consciente que ce n'est peut-être pas très décisif, parce que, là, cela va détruire un parc, des arbres, tout cela pour prendre du terrain pour agrandir la voie ferrée.

D'autre part, en ce qui concerne les pages 6 et 7 du document que vous nous avez remis, il s'agirait d'une protection à la source concernant les nuisances sonores. La réduction du bruit à la source, on sait ce que c'est quand on a un train qui passe sous les balcons. En ce qui concerne la prévention à la transmission, en ce qui concerne le double vitrage, nous avons déjà du double vitrage actuellement et nous ne nous entendons pas parler lorsqu'un train passe avec le trafic actuel.

Pour terminer, pour être concise, ma dernière inquiétude concerne l'alimentation. Comme tous les grands projets, il va falloir l'alimenter. Je pense à l'alimentation électrique. Je voulais avoir une confirmation et je voulais aussi que Monsieur QUEVREMONT puisse le noter. Je parle du principe de précaution qui est inscrit dans la Constitution en ce qui concerne les lignes de haute tension. Nous allons certainement nous retrouver dans un agrégat électrique, qui va très certainement amener des perturbations. L'ANSES a publié le 21 juin 2019 une nouvelle expertise. Elle réitère ses conclusions sur les risques de leucémie infantile. Elle réitère sa recommandation pour maîtriser l'exposition des populations, notamment au titre de leur lieu d'habitation, donc de leur lieu de résidence et aussi de la proximité des écoles. Le boulevard de la Mer est à 500 mètres d'une école maternelle et il est à environ 100 à 150 mètres d'une maison de convalescence, donc du Méridien, qui est un hôpital. Je voudrais être rassurée sur le risque électrique, parce que je ne sais pas ce qu'il adviendra de ces lignes haute tension. Le risque de leucémie infantile, cela veut dire qu'il ne faut pas qu'il y ait d'enfants qui habitent dans ces immeubles, or il y en a. Ma fille y habite, des copains de l'école élémentaire, l'école Bocca-Parc qui est juste à côté. Que faut-il que nous fassions ? Existe-t-il un risque électrique ? Peut-il nous être certifié que le principe de précaution est respecté ?

Ce sera tout. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour vos questions, donc à la fois sur le rapprochement des trains par rapport aux immeubles, sur l'empreinte écologique des aménagements, avec les questions de protection à la source pour nuisances sonores, l'alimentation électrique et les risques qui peuvent être associés.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Merci pour votre question. Vous avez évoqué plusieurs sujets. Vous avez également évoqué la concertation 2016, de l'évolution par rapport à la concertation 2016. Dans la concertation 2016, la bifurcation de Grasse n'existait pas. Le projet était différent. Il s'agissait de créer la ligne nouvelle. Nous doublions la ligne de Cannes-Grasse pour faire circuler les trains jusqu'à l'embranchement de la future ligne nouvelle pour aller vers Sophia. Le projet était donc totalement différent. En phase 3, le sujet va se reposer, si l'enquête publique évoluait ultérieurement vers une phase 3. Pour l'instant, nous sommes phases 1 et 2 seulement. Nous verrons quel périmètre décidera la ministre, mais il sera certainement conforme à ce qui est à la concertation d'aujourd'hui. Le périmètre ne va pas changer. S'il y avait un périmètre équivalent à celui de 2016, il y aurait une nouvelle concertation pour étudier à nouveau ce sujet. Aujourd'hui, nous sommes vraiment sur les trains du quotidien. Cette installation de la bifurcation de Grasse sert exclusivement à développer le trafic TER et à améliorer la régularité. Ce n'est pas le même objet. Ce n'est donc pas la même installation qu'en 2016, c'est normal.

Si le projet évoluait dans ce sens, c'est parce qu'il existait une demande à l'époque de privilégier les trains du quotidien, ce que le gouvernement a entendu, les trains TER par rapport aux lignes à grande vitesse. Monsieur MACRON, qui a été élu en 2017, a fait une pause dans les projets de ligne à grande vitesse. Cela ne veut pas dire que c'est abandonné, c'est toujours en perspective, mais la priorité est donnée aux trains du quotidien. L'installation du train du quotidien, telle est la logique et, je le répète, en concertation avec ce qui avait été remonté de la population de l'époque, en 2016.

Sur le bruit, je passerai la parole à Bernard qui complétera. S'il y a déjà du double vitrage, nous n'allons pas le refaire, c'est une évidence.

Sur l'alimentation électrique, nous sommes en ligne 25 000 volts, ce qui est l'alimentation classique de tout le nord de la France et de la ligne à partir de la zone de La Pomme jusqu'à Vintimille. Ce n'est pas de la très haute tension EDF qui part à 63 000 et au-delà, 400 000, etc. Nous ne sommes

pas du tout dans les mêmes zones d'influence. C'est de la fréquence à 50 hertz. Les moyennes tensions n'existent plus, c'est de la tension de traction, mais nous ne sommes pas dans des très hautes tensions EDF. Ce n'est pas de la ligne de transport d'énergie.

Pourrais-je avoir la *slide* sur Montmajour ? Nous voyons qu'il existe une différence entre les deux variantes. Là, la caténaire est symbolisée en pendule, nous pourrions même la mettre en console. Dans ce cas, nous avons effectivement un rapprochement, c'est indéniable, à la fois sur le bruit et, si influence électrique il y a, nos équipes peuvent travailler jusqu'à 3 mètres de la limite toute l'année. Ce n'est pas pareil d'y vivre. Je suis d'accord. Mais nous voyons que nous avons des distances assez grandes avec l'immeuble. La zone influence est très limitée. Cela ne va pas au-delà de cela en 25 000 volts. Vous avez raison, il existe une différence entre deux variantes assez forte. Là, nous avons déjà les voies dans leur emplacement actuel, il n'y a pas de changement et cette voie-là est enterrée. Si nous mettons les caténaires à ce niveau, nous pouvons les mettre en zone courte et cela n'apparaît même pas. Par rapport à votre question, je ne tranche pas, je note votre inquiétude, mais je constate qu'il existe une différence assez forte entre les deux variantes par rapport à votre question. J'ai bien noté votre inquiétude sur le sujet de l'alimentation.

Sur le bruit, ce sont les protections acoustiques. Nous en mettrons évidemment si nécessaire. C'est évident.

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

Je vous fais part de quelques éléments de réflexion sur la question du bruit, qui est évidemment une des questions centrales qui avait été soulevée dans toutes les discussions que nous avons déjà pu avoir et qui restera une des questions centrales sur ce genre de secteur.

Là aussi, il existe une grosse différence entre les deux options pour ce secteur-là en particulier. Aujourd'hui, il n'y a pas de protection contre le bruit dans ce secteur-là, de protection rapprochée le long de la ligne. Dans les travaux qui nous attendront pour préciser tout cela, il faudra tenir compte d'une part du fait, si je prends l'exemple d'en bas, qu'aujourd'hui, tous les trains passent sur ces deux voies. Dans la situation projet, cette voie-là sera beaucoup moins utilisée, puisqu'il y aura les trains qui descendent de Grasse et quelques trains de fret qui existent déjà aujourd'hui. Le gros des circulations sur Marseille-Vintimille, qui est la voie qui a le plus de trains, passera dans cette partie beaucoup plus enterrée. En tout cas, pour tout le secteur où la ligne sera souterraine évidemment, voire fortement enterrée, comme au droit de la résidence Montmajour, nous aurons

des effets de bruit qui pourront être sans doute mieux maîtrisés dans ce cas-là. Il faudra travailler dans le détail ensuite, pour savoir s'il faut avoir des couvertures, des casquettes, ce type d'éléments, pour que le bruit se répercute du côté où il n'y a personne.

Dans les questions qui avaient été évoquées, l'ajustement qu'il faudra avoir dans les études détaillées, cela va être de trouver, si nous voulons faire ici des protections antibruit, quelles sont les hauteurs acceptables sans remettre en cause la vue que ces immeubles ont sur la mer. Il y a tout un bilan à avoir. Effectivement, il faudra également tenir compte du fait que les circulations ne sont pas exactement les mêmes. Dans cette variante-là, il est clair que les enjeux sont plus directs et plus difficilement corrigibles. Il y a peu de doute sur ce point.

Dernier point, vous parliez de l'empreinte environnementale, écologique. Bien évidemment, dans ce genre de projets, nous réalisons une évaluation ensuite de tous les enjeux en termes de biodiversité, de tous les terrains à traverser, avec les compensations qui vont derrière. Cela fait partie des éléments qui sont aujourd'hui relativement bien cadrés.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je m'aperçois en regardant le schéma que quelque chose peut prêter à confusion. Il y a aussi une autre différence. Nous avons bien les trains voyageurs qui passent ici, les trains voyageurs Cannes-Grasse qui passent là, et des trains voyageurs qui passent là. Dans cette situation-là, nous aurons uniquement les trains Cannes-Grasse et les trains de fret passeront beaucoup moins souvent. Il y a beaucoup plus de trains enterrés là, même proportionnellement, que dans cette situation. Là, on dirait qu'il y a trois trains dans les deux cas, ce n'est pas tout à fait pareil. Il y a vraiment une différence en plus sur le positionnement des trains. Les trains de fret passent là, il y en a beaucoup moins.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres questions ? Madame. Nous prendrons toutes les questions. Ensuite Monsieur, puis Madame au fond, et nous reviendrons de ce côté. Présentez-vous.

Françoise BENOÎT-GUILLOT

Bonsoir. J'habite la résidence Cannes Midi à La Bocca.

C'est donc la variante SICASIL qui paraît assez idyllique, le parvis devant, etc. J'ai essayé de voir sur la brochure qui nous a été donnée la distance entre le bâtiment Royal Palm et nos bâtiments

Cannes Midi. Il est vrai qu'il y a le SICASIL, cela ne doit pas poser de problème, c'est un bâtiment de la Ville qui est loué au service des eaux, etc. Donc, si Monsieur le Maire souhaite justement que ce projet rejoigne le complexe cinémas, etc., il donnera ce terrain sans souci. Nous, nous avons quand même deux tennis, c'est vrai que ce n'est pas grand-chose, mais j'aimerais connaître la taille de ce parvis, dépose-minute. Je vous l'ai dit, ce projet est idyllique, mais nous avons des difficultés à imaginer ce parking, ce dépose-minute, etc.

D'autre part, j'ai une question de sécurité. En ce moment, la SNCF a construit des clôtures pour protéger. La semaine dernière, cette clôture a été coupée. Nous avons des intrusions nocturnes. Il y a eu un viol dans un bâtiment. Je me demande donc comment cela va être sécurisé. Il est vrai que nos bâtiments vont perdre de leur valeur, donc ce n'est peut-être pas un souci, en se disant que les gens ne penseront pas à la sécurité, parce qu'ils ne pourront plus acheter, mais j'aimerais avoir toutes ces précisions, sans parler du problème inondable. Le Monsieur qui a présenté a dit que c'était dans une zone inondable à Sémard. Or, à Cannes Midi, nous avons eu 1,50 mètre d'eau en 2015 au rez-de-chaussée. Vous avez peut-être quand même pensé à ce problème d'inondation. Vous seriez venus en octobre 2015, vous vous seriez rendu compte que mettre une gare là, cela me paraît un peu fou, sauf si c'est sur pilotis.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Donc, plusieurs questions, à la fois sur l'approfondissement du fonctionnement parvis, dépose-minute, parking, distance avec les habitations sur le secteur, les questions de sécurité au sens sûreté, et le caractère inondable du lieu et la manière de prendre en considération cette dimension.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ce sont des questions assez variées. Nous allons commencer par Roland.

Roland LEGRAND, Directeur des Gares nouvelles (SNCF Réseau)

Nous pouvons mettre la vue en plan, peut-être.

Il n'existe pas de projet idéal, Madame. Nous n'avons pas fait notre choix a priori. C'est simplement que, dans cette hypothèse, nous profitons, comme vous l'avez souligné, potentiellement de ce que j'appelle une dent creuse, c'est-à-dire un territoire qui pourrait être aménagé. Quand je parle de l'intermodalité, c'est un programme qui reste à définir. Il se trouve que cette emprise-là est en

réalité résiduelle, c'est-à-dire que, quand on casse le bâtiment qui abrite effectivement le service des eaux, on est capable de libérer cette emprise, à organiser encore une fois. Il ne vous a pas échappé que nous sommes en train de cultiver la notion de mobilité, toutes sortes de mobilités. Nous pouvons imaginer qu'au-delà d'un dépose-minute par exemple, nous pourrions surtout avoir des transports publics, des vélos, tout type de mobilité, en liaison avec un transport de moyenne distance ou de courte distance pour assurer la chaîne de transports. D'ailleurs, les TER acceptent actuellement le transport de vélos et tout type de mobilité douce. C'est comme cela que nous concevons le projet.

Je vous rassure, rien n'est acté. Quand nous dessinons cela, rien n'est à l'échelle du piéton. Ce sont vraiment des schémas. Ce que je peux vous dire, c'est qu'en distance, vous avez ici 220 mètres. Ici, cela fait une centaine de mètres, un peu moins. Cette largeur-là, c'est globalement entre 30 et 35 mètres. De la même manière ici — c'est pour cela que j'ai pris énormément de précautions dans ma présentation —, ce sont des emprises qui correspondent au programme, mais il est évident que si nous construisons, par exemple, un parking en silo, donc sur deux ou trois niveaux, vous aurez des emprises très limitées.

Par ailleurs, volontairement, j'ai cité effectivement les zones inondables. Il faut savoir que les gares sont un des équipements autorisés à être construits en zone inondable. Il faut savoir. Les voies sont évidemment non inondables. C'est un premier point. Je ne dis pas que c'est extraordinaire. Simplement, cela veut dire que tous les équipements stratégiques, donc les alimentations électriques notamment, et puis, dans ces zones-là, nous n'avons pas la possibilité de construire des espaces où le public serait sédentaire. Ce sont des contraintes que nous prenons en considération. Je vous rassure, il n'est pas question que vous ayez à vous doter de palmes et de tubas pour emprunter la gare. Ce n'est pas le sujet. Nous avons l'autorisation de construire dans ces espaces-là. En revanche, je suis tout à fait d'accord, nous aurons beaucoup d'aménagements qui devront prendre en considération cette contrainte.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur l'inondation, je pense que Bernard apportera des éléments complémentaires, car, malheureusement, de temps en temps, nos voies sont quand même inondées, donc cela arrive aussi.

Sur la sécurité, cette zone-là est une zone industrielle actuellement, où il n'y a pas de voyageurs. Nous pouvons penser que les niveaux de clôture, de sécurité, sont entretenus conformément à une zone de triage, d'entretien. Sur ces sujets d'amélioration du quotidien, dont vous vous plaignez aujourd'hui, le fait d'avoir un projet permet de mettre à niveau tous les sujets, notamment les sujets de la sécurité au niveau des clôtures. Un projet permet en réalité d'améliorer l'existant. J'aurais tendance à dire que nous créons un projet, profitons-en pour améliorer les sujets de sécurité, alors que nous sommes dans une zone industrielle aujourd'hui où le niveau est moins bas.

Si vous avez des propositions à faire dans ce sens, nous les prendrons en compte (des clôtures plus hautes, des portillons, des accès plus contrôlés). Sur la passerelle qui va de part et d'autre, les accès aux quais seront fermés. La question de la fermeture la nuit de la passerelle se posera. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui ce qui se passera, mais nous pourrions éventuellement envisager de la fermer la nuit. Tout cela est ouvert à la concertation. La sécurité, la sûreté comme on dit en chemin de fer, car, quand nous parlons de sécurité, nous parlons plutôt des trains, nous parlons plutôt de sûreté pour tout ce qui est police, sera traitée dans le cadre de ce projet, évidemment.

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

Je vais resituer le contexte sur les inondations. Vous avez ici le projet de Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), qui est lui-même en cours de concertation publique. Il passera en enquête publique d'ici quelque temps. En rouge, c'est l'aléa, c'est-à-dire le risque le plus fort, en bleu, le risque moyen. Clairement, tout le secteur derrière, au nord de la gare de marchandises, a été très fortement inondé en 2015 par la Frayère, par la Roquebillière et par le Devens si nous continuons vers La Bocca, dans des secteurs qui sont mal drainés. J'ai mis pour mémoire une carte. Nous sommes dans une zone qui était historiquement une zone d'épandage des eaux des différents vallons et qu'on a drainées un peu au fur et à mesure de l'urbanisation. Par conséquent, aujourd'hui, nous avons un système qui dysfonctionne totalement. Nous sommes d'accord sur ce point. Vous retrouvez les inondations dont vous parliez.

Ce qu'il faut voir, c'est que le projet de gare est réfléchi en parallèle de l'élaboration du Plan de prévention des risques d'inondation par l'État, qui prévoit ce que nous appelons ici un espace stratégique de requalification. Sur l'ensemble de cette zone, puisque nous avons des risques majeurs, plutôt que de fixer des règles maison par maison, le principe va être de fixer des règles par secteur entier, dans lequel il sera possible de démolir, reconstruire, etc. Il faudra vérifier qu'au

total, nous n'ayons pas plus de gens qu'aujourd'hui en situation de danger. Cela permet par contre un peu plus de latitude. La gare va être intégrée à cette réflexion.

Un deuxième élément de réflexion, c'est que la Communauté d'agglomération élabore actuellement un plan d'aménagement et de prévention des inondations, donc un grand programme de travaux, de l'ordre de 150 millions de travaux sur 20 ans, qui est en cours de finalisation. Il intégrera des aménagements de protection de tout ce secteur, notamment sur la Frayère dans un premier temps pour réduire les risques d'inondation. Une des réflexions qui va être engagée, c'est de voir dans quelle mesure, à l'occasion de tous ces projets ferroviaires, nous pouvons en profiter pour améliorer le ressuyage des eaux. La voie ferrée était là depuis longtemps, mais, de fait, elle fait barrage aujourd'hui. Un des enjeux sera de profiter de tous ces travaux ferroviaires aussi pour mieux drainer les eaux de la Frayère, de la Roquebillière, etc.

C'est effectivement un enjeu majeur. C'est un cadre complexe, mais des réflexions sont en cours et toutes les réflexions sont faites en coordination les unes avec les autres. Je vois Thomas ONZON devant moi qui pourrait le confirmer.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur le sujet de l'amélioration, le sujet des passages hydrauliques que nous avons évoqué précédemment à la bifurcation de Grasse est concerné également. Comme, de toute façon, nous devons les allonger et les modifier, nous pourrons, si nécessaire, les adapter aux derniers débits hydrauliques constatés.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Yves-Marie CARON

Bonjour. Je suis propriétaire à la résidence Primavera à côté de la clinique du Méridien.

Si je comprends l'intérêt de ces améliorations pour les usagers, nous sommes naturellement très vigilants sur les contraintes phoniques voire visuelles qu'entraînent déjà les voies actuelles et qu'entraîneront cette augmentation de la fréquence des trains, et également, de la fréquence qui n'est pas signalée actuellement de l'augmentation des trains de fret. Il a été question d'augmentation des TER voire des TGV, mais, pour les trains de fret, il a été indiqué qu'il y aurait

une augmentation, mais nous ne la connaissons pas. Or les trains de fret sont d'un point de vue phonique très perturbants. C'est ma première question.

Ma deuxième question, lorsque je regarde les différentes slides que vous nous avez présentées, nous avons une vue assez précise des deux projets proposés, nous ont été présentées de façon assez précise les améliorations faites au niveau des passages sous les voies pour aller notamment aux plages, mais, concernant toute la partie visuelle et phonique, à part le fait que vous ayez dit « s'il y a besoin, nous ferons quelque chose », rien n'est précisé. Nous ne savons pas. À l'extrême, j'aurais tendance à dire que, si nous étions d'accord avec votre projet, nous vous donnerions un blanc-seing — j'exagère — pour l'amélioration des lignes, mais concernant les immeubles, nous ne savons pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je crois que Monsieur le Garant souhaitait intervenir avant la réponse.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Je voulais justement intervenir sur les questions phoniques. Tout à l'heure, le maître d'ouvrage a dit « nous ferons des protections phoniques si nécessaire ». Je voulais lui demander d'être plus précis. Qui jugera que c'est nécessaire ? Est-ce l'application de normes nationales décidées par des gens que vous ne verrez pas ou est-ce le maître d'ouvrage ou est-ce que, par exemple, les constats et les conseils du commissaire-enquêteur sollicité par la population peuvent influencer sur ce point ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Avant le bruit, il y avait le sujet sur la fréquence des trains et le train de fret, je crois. C'est toujours le même principe. Nous vous proposons une infrastructure qui permet un service. Elle permet un service orienté TER. Elle permet un service accessoire de trains qui ne s'arrêtent pas, pas de trains rapides, parce que la vitesse est la même pour tous les trains, mais de trains qui ne s'arrêtent pas dans les gares (TGV ou Intercités). La voie fret n'est pas conçue pour augmenter les trains de fret, mais pour faire circuler les trains de fret d'aujourd'hui. Le projet n'a pas vocation et ne permet pas techniquement plus de trains fret aujourd'hui que demain. Les trains de fret, de toute façon, ne seront pas en heures de pointe. Ils ne sont pas dans le dimensionnement de l'infrastructure. Nous concevons une infrastructure pour le moment où les trains sont les plus nombreux. Les trains de

fret passent après. Le projet que nous présentons n'a donc rien à voir avec l'arrêt du fret, le développement du fret ou la stabilité du fret. C'est neutre.

Sur le bruit, effectivement, l'aspect bruit est resté assez générique. C'est vrai sur toutes les installations que nous présentons. Nous avons dit tout à l'heure que nous aurions une enquête publique en 2021. Les calculs de bruit dépendent très précisément (cela se calcule par rapport à une moyenne à la journée, je ne vais pas rentrer dans les détails techniques, mais cela pourrait être précisé) des variantes qui seront choisies. Dans l'année 2020, en fonction de la variante choisie, nous compléterons les études par des études détaillées de ce qui est nécessaire réglementairement, qui tient compte du nombre de trains à la journée, du type de trains. Nous concevons une infrastructure. Nous allons dire en quoi elle est rentable avec un service. Ce service, nous allons le projeter à la journée. Dedans, il y aura des trains de fret. Cela s'appelle des études socioéconomiques. Avec ces études de trafic, nous dirons laquelle nous prenons pour le bruit. Nous calculerons ces bruits à la journée. Nous regarderons ce qui est réglementaire. Nous ferons au moins ce qui est réglementaire.

Je dis toujours que nous n'excluons pas, dans les zones particulières, vis-à-vis du nombre de riverains par exemple, d'aller au-delà du règlement. Je ne l'exclus pas, mais je ne peux pas l'affirmer aujourd'hui. Dans l'année 2020, nous allons réaliser ces études. À l'enquête publique, elles existeront. Vous pourrez encore vous exprimer en enquête publique pour constater que nous avons prévu des murs acoustiques ou pas. Nous verrons ce que disent les études.

Je dis aujourd'hui que, dans les zones d'aiguillage, nous savons que nous avons des bruits plus ponctuels. Quand nous avons le bruit à la journée moyen, les bruits d'aiguillage ne sont pas nécessairement représentatifs mais peuvent être très gênants. Nous pourrions alors peut-être aller au-delà du règlement. Ce sont quelques pistes. Ces études sont manquantes aujourd'hui, vous avez raison. Elles vont dépendre des variantes. À l'enquête publique, nous devons les avoir, nous les aurons. Elles vont dépendre également de ce que vous dites à la concertation dans votre expression sur des murs acoustiques. Il est tout à fait possible que nous mettions des murs acoustiques dans cette zone-là. C'est tout à fait envisageable.

Yves-Marie CARON

J'apporte une petite précision, j'ai parlé du phonique et du visuel.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est le compromis entre les deux. Si nous construisons des murs trop hauts, nous gênons le visuel. Est-ce ce que vous voulez dire ?

Yves-Marie CARON

Non, je dis simplement qu'en respectant les habitations et les immeubles, il y a besoin de visuel. Or il n'en est pas question.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il n'en est pas question, sauf que nous présentons deux variantes qui sont très différenciées au niveau visuel, vous l'avez remarqué. En présentant deux variantes, nous ouvrons un choix qui n'est pas le même ni en termes visuels ni en termes phoniques.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

J'apporte une précision importante sur la question du bruit. Même si, s'agissant d'études techniques, qui supposent d'avoir précisé le projet, nous avons plus avancé que d'habitude à ce stade d'études. Nous le ferons dans les mois qui viennent.

Dans la réglementation, l'obligation du maître d'ouvrage n'est pas d'avoir réalisé des études ni d'avoir mis en place des solutions, c'est obligation de résultat. C'est un élément important.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame.

Michèle MURATORE, Conseillère municipale de la Ville d'Antibes et élue à la CASA

Sur le projet d'Antibes, vous êtes passés très rapidement. La quatrième voie, nous ne sommes pas certains que cela serve. C'est votre « truc » de régulation qui devrait faire que la quatrième voie serve à quelque chose. Après, de toute façon, cela se retrouve bloqué. Il y a un problème sur la gare d'Antibes. Ce n'est pas une quatrième voie, c'est un quatrième quai. Arrêtez de dire « quatrième voie ». C'est un quatrième quai qui permettra aux trains de se croiser un peu mieux.

En tant qu'élue communautaire, je suis particulièrement intéressée par la phase 3 que vous shuntez complètement. Or les travaux de la phase 2 préparent la phase 3, ou alors votre présentation manque de cohérence. Si nous comprenons bien, nous doublons jusqu'au Bosquet. Nous pouvons donc imaginer que c'est à partir de là, de cette partie double, que la phase 3, c'est-à-dire la voie Sophia, partira. Sur la gare, nous ne savons toujours pas où sera située cette gare. Il nous est dit vaguement aux Clausonnes. Les Clausonnes, c'est très vague. Cela nécessiterait donc d'être précisé. Il nous est également dit que tout sera en souterrain, sauf qu'il y a bien un moment où cela sort. Ce souterrain provoque aussi des nuisances.

Je voulais revenir sur la réponse que vous avez formulée sur la biodiversité. « Nous allons faire de la compensation. » Cela suffit, la compensation ! Tout le monde sait que c'est un leurre, que la biodiversité à un endroit ne se pose pas à un autre endroit.

Autre question, cette présentation sera-t-elle disponible sur le site ?

Nous souhaiterions plus de précisions sur Antibes, parce qu'apparemment, nous avons seulement demandé que des ascenseurs. Il n'est pas certain qu'il n'y ait que cela sur Antibes. J'étais présente le 11 juillet et je suis certaine d'en avoir dit beaucoup plus. Ce n'est quand même pas normal de prendre le projet par petits bouts. Quand vous dites que Nice, cela ne nous concerne pas, ce n'est pas vrai. Nous n'allons jamais à Nice. Nous ne prenons pas le train pour aller à Nice. Nice, cela ne nous concerne pas ! Il y a un gros problème sur Nice, cela fait plusieurs fois que nous le disons, nous le disons dans toutes les enquêtes, c'est la suppression de la gare Saint-Augustin. La gare Saint-Augustin dessert des habitats importants. Elle dessert un lycée, le lycée des Eucalyptus, où il y a des options uniques dans l'académie et même dans les autres académies. Cela dessert l'IUT. Il n'est pas possible d'affirmer que Saint-Augustin sera supprimé ni que Nice, cela ne nous concerne pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

À Antibes, je confirme qu'il y a une quatrième voie et un quatrième quai. Il y a les deux. Il y a bien une quatrième voie qui fera 220 mètres et un quai qui fera 220 mètres. C'est un sujet.

Vous avez dit que nous fassions la phase 2 pour préparer la phase 3. Les phases 1 et 2 sont sur les trains du quotidien. C'est la priorité qui a émergé de la concertation précédente. C'est aussi la priorité du gouvernement. C'est lui qui décidera du périmètre de l'enquête publique. C'est en phase avec ce qui avait été dit avant et également avec ce qui est demandé par les élus, notamment, je crois, de Cannes et d'Antibes, d'après ce que j'ai compris.

Vous dites que, dès lors que nous réalisons la phase 2, vous êtes obligés de réaliser la phase 3. Non, pas du tout. La phase 2 est autoporteuse. Je souhaite que le projet aille au-delà de la phase 2. Je pense que la phase 3 est nécessaire. Mais le projet peut s'arrêter en phase 2 et être un projet totalement cohérent dès la phase 2. Il n'y a pas d'enclenchement des phases 1 et 2 à la phase 3, même si les phases 1 et 2 n'empêchent pas la phase 3. C'est ma réponse sur ce sujet.

Vous avez pris l'exemple du doublement entre la bifurcation de Grasse et le Bosquet, qui signifierait que nous allons continuer. Je vous réponds non, car le projet a changé. Nous ne réalisons plus de doublement de Cannes-Grasse même en phase 3. Il n'y a donc pas de lien. Dans le cadre de la gare TGV de Cannes en phase 3, nous serions en souterrain dès la gare de Cannes Marchandises. Il n'y aurait pas de doublement de la ligne Cannes-Grasse au-delà du Bosquet. Il n'existe donc pas de lien entre les deux.

Sur Nice, il n'y a absolument pas de suppression de Nice Saint-Augustin. C'est un déplacement de quelques centaines de mètres, de 500 mètres, de la gare Nice Saint-Augustin sur le site de Nice aéroport. À partir de cette gare, nous créons une gare TGV-TER de quatre voies à quai avec une grande gare intermodale, qui conserve les fonctionnalités TER. Il n'y a donc aucune suppression de gare. Au contraire, il est prévu une amplification de la gare à la fois TER et TGV sur Nice.

Sur la concertation, le livret sera évidemment sur le site. Le livret y est déjà et le support le sera aussi.

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

Sur la biodiversité, je ne sais pas s'il y a une réponse. Il se trouve qu'aujourd'hui, en phase 1 et en phase 2, nous sommes sur des projets qui touchent très peu des zones à enjeux de biodiversité. Sauf à se dire que l'on ne peut plus faire de projets, je n'ai pas de réponse à apporter.

Rémi QUINTON

Bonjour. Je suis également d'Antibes. J'interviens pour l'association DEPART (Développement, Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train).

Je voudrais simplement rappeler très rapidement, puisque j'ai eu l'occasion de le faire lors d'autres réunions, que ce projet est très nécessaire, les phases 1 et 2 et les autres, mais ces deux premières phases sont nécessaires. Nous avons un gros problème de mobilité dans la région. Le train est une solution à la mobilité. C'est une solution propre et qui n'émet pas de gaz à effet de serre par rapport à la voiture, en tout cas qui en émet 50 ou 100 fois moins.

Ce projet, pour ses phases 1 et 2, il s'agit de faire de la ligne existante une nouvelle ligne. Hier, Greta THUNBERG a prononcé un discours à l'ONU. Si elle était là, à cette petite échelle locale, elle dirait qu'il est évident que ce projet doit être mis en œuvre. Sinon, à l'avenir, nos enfants ne pourront pas se déplacer ou ne pourront pas le faire proprement et ce serait dramatique pour l'avenir de notre planète.

Le calendrier de ce projet est trop lointain. La phase 3, malheureusement, est beaucoup trop lointaine, mais la phase 2 aussi. Réaliser la phase 2 en 2033, c'est-à-dire un aménagement de la ligne classique seulement en 2033, c'est trop tard. Je pense vraiment qu'il faut réaliser les travaux de la phase 2 en même temps que ceux de la phase 1, c'est-à-dire dans le courant de la prochaine décennie.

En particulier, deux travaux devraient être anticipés dans la phase 2, parce qu'ils conditionnent le fait de pouvoir réaliser le reste de la phase 2. Si vous voulez faire la bifurcation de la ligne de Grasse, vous devez préalablement avoir déplacé la gare de Cannes-La Bocca. Il y aurait une parfaite logique à ce que le déplacement de la gare de Cannes-La Bocca soit réalisé dès la phase 1. Ensuite, si vous voulez pouvoir réaliser la quatrième voie en gare de Cannes, même si ce sont des travaux en emprise ferroviaire, vous aurez besoin de faire beaucoup d'interruptions de circulation des trains. Vous avez donc tout intérêt à avoir une gare secondaire Cannes-La Bocca qui existe pour l'ouest et vous avez intérêt à ce qu'à Antibes, la voie soit aussi à quatre voies à quai pour pouvoir être origine-terminus temporairement de tous les RER de la Côte d'Azur vers Nice, Monaco et Vintimille.

J'insiste sur un point sur la quatrième voie en gare d'Antibes, étant donné que je suis Antibois. Actuellement, quand vous franchissez la passerelle en gare d'Antibes, elle est trouée. Un certain nombre de couches ont été refaites par-dessus, mais en dessous, vous voyez que c'est troué. À un

moment donné, se dire que nous allons attendre 2033 pour refaire une passerelle trouée... Vous écrivez dans le livret de concertation que cela représente deux ans de travaux. Pour deux ans de travaux, n'attendez pas 2033. 2033, je maintiens mes propos, c'est bien marqué dans le livret, je connais bien la date.

Un autre élément m'inquiète dans le livret. Le garant a indiqué au début que c'était au conditionnel dans le projet. Fort malheureusement, je viens de m'apercevoir que, dans le livret, vous indiquez que les quatrièmes voies sont plus qu'au conditionnel, elles sont dépendantes de résultats d'études qui auront lieu en 2020 pour savoir si elles sont vraiment nécessaires ou pas. Vous avez tout rogné dans ce projet. Nous partions au début d'une ligne nouvelle complète de Marseille à Nice. Nous sommes passés à un aménagement de la ligne existante. Même ces aménagements sur ligne existante, vous allez encore les rogner. À la fin, il ne va plus rien rester si nous continuons à ce rythme-là, alors que c'est un projet très important.

Deux mots sur les deux options qui nous sont présentées ici sur le secteur de Cannes, l'association DEPART pour la bifurcation de Grasse se prononce pour le terrier Marseille-Vintimille, la variante du terrier Marseille-Vintimille. Cela a été redit ce soir, cette variante est beaucoup moins impactante, elle se rapproche beaucoup des habitations et elle permet de préserver la possibilité d'avoir des trains fret sur la ligne de Grasse si nous voulons pouvoir supprimer les camions. C'est aussi un des enjeux de la transition écologique.

Pour la variante de la gare de Cannes-La Bocca, nous sommes favorables à la variante SICASIL, car c'est celle qui permet le plus d'évolutions pour la suite de projet avec la gare TGV et qui permet également de garder la place pour construire un éventuel tunnel vers Sophia.

Je vous remercie.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur le calendrier, pour les travaux de la phase 1, la loi LOM parle de 2023. C'est ce que disait Monsieur. Le calendrier de la phase 2 n'est pas calé. Cela dépend du financement. Vous avez vu qu'il y a un échelon financement. Il est techniquement possible de le faire beaucoup plus tôt, c'est-à-dire que SNCF Réseau est en capacité de le faire en même temps que la phase 1. Techniquement,

nous savons faire. Ensuite, c'est un problème de financement et de positionnement des élus, de capacité de l'État à financer, mais, techniquement, nous savons faire la phase 2 dès 2026, 2027. C'est certain.

Ensuite, je ne sais pas si, localement, des éléments peuvent être ajoutés sur ce sujet.

Thomas ONZON, Directeur général des Services techniques de la ville de Cannes

Bonsoir.

En termes de calendrier, les élus, en tous les cas ceux que je fréquente, sont positionnés pour demander une accélération de la phase 2 pour exactement le même type de raison, et que nous n'attendions pas 2032 pour engager la deuxième partie de l'amélioration des trains du quotidien.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur les autres sujets, la passerelle, c'est la même réponse. S'il existe des sujets de sécurité sur la passerelle, nous serons obligés de la faire plus tôt.

Des questions techniques portaient sur l'alternat de Cannes et sur le fait que nous rognons le projet. Un projet, même si ce sont des projets d'infrastructure, nous visons un service. Si nous pouvons obtenir ce service ou plus avec moins de nuisances d'infrastructure, nous ne cherchons pas non plus à faire de l'infra pour de l'infra. Nous visons un service. Si des infrastructures de signalisation permettent d'obtenir le même résultat que les infrastructures de rails, nous préférons des infrastructures de signalisation, qui sont moins impactantes sur le territoire. Mais cela a ses limites. À un moment donné, vous avez raison, il faut des voies supplémentaires pour que les trains se croisent.

Je prends note de la position sur le terrier de Marseille-Vintimille. Ce sera évidemment enregistré dans le verbatim. Je prends note également de la position en faveur de la variante de SICASIL qui est meilleure. L'argument apporté par Monsieur est de dire que, comme la ligne Cannes-Grasse est à niveau, nous pouvons faire circuler des trains de fret — ce qui est vrai — sur Cannes-Grasse.

Laid BOUZETIT

Bonsoir, Messieurs Dames. Je suis le président du syndicat d'initiative et de défense (SID) de Cannes-La Bocca. Ce projet nous tient réellement à cœur.

Je rejoins mon collègue sur l'ensemble de ses propos concernant le positionnement de la gare. La variante du SICASIL nous conviendrait parfaitement, sachant que c'est une véritable chance pour La Bocca, avec la gare de TGV qui arrive plus cette nouvelle fonction qui va partir sur quatre lignes sur Cannes et ensuite Antibes.

En toute honnêteté, dans le cadre du grand projet pour Nice, nous voudrions que ce soit à la même date. Ce projet sur La Bocca doit être développé avec la même date que Nice. Nous pensons que ce serait important pour le développement de La Bocca. Le travail de synthèse des divers ateliers auxquels nous avons participé a été très bénéfique et très compréhensible. Cela nous a permis de comprendre ce qui a été fait, ce qui va être fait et ce que cela va apporter. D'autant plus que, dans le cadre du développement de La Boccas aujourd'hui, la municipalité est très investie. Cela va nous permettre de développer le multimodal vers Mandelieu, Bocca Nord, Cannes, etc. Ce projet est réellement magnifique.

Le SID, qui représente une des plus anciennes associations de La Bocca, qui a plus de 40 ans soutient ce projet. J'espère que ce projet sera tenu. Vous avez fait du bon boulot et nous tenions à vous en remercier.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Merci pour cette prise de position. La question est la même sur le calendrier, sur l'accélération du calendrier, à laquelle nous avons répondu. Nous pouvons aller plus vite techniquement, cela dépend du financement de l'État donc également du résultat de la concertation, de ce qui remonte. Ce que vous dites y contribuera peut-être. Nous prenons note évidemment de votre position.

Bernard BOYRON

Bonsoir à tous.

Je reviens sur le boulevard de la Mer. Quelque chose m'interpelle un petit peu. Je lis sur ce que vous avez donné, cette brochure, que, de toute façon, dans les deux variantes, le boulevard de la Mer, tout en s'inscrivant à l'intérieur d'un emplacement réservé est inscrit au PLU pour des aménagements routiers. Or il semblerait que, si vous prenez le boulevard de la Mer, cela ne sera pas pour des aménagements routiers, ce sera pour un aménagement ferroviaire. Donc, vous sortez de l'indication initiale pour laquelle le boulevard de la Mer avait été inscrit au PLU. C'est ma première question, une question technique, j'aimerais avoir votre sentiment sur le sujet.

Deuxièmement, le boulevard de la Mer, une fois que les travaux vont être faits, il est très peu question de la nuisance de la durée des travaux, puisqu'il est indiqué que cela durera trois ou quatre ans. Il va donc falloir pendant ce temps-là circuler, aménager les accès aux immeubles. De cela, il n'est absolument pas question. J'aimerais savoir de quelle manière le maître d'œuvre, le maître de travaux, va régler le problème pendant les travaux de la circulation automobile et de l'accès dans ces immeubles.

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Des questions très claires.

Le PLU prévoit un autre usage. En réalité, nous constatons que les terrains sont déjà « gelés », préemptés par le PLU, mais, nous, de toute façon, nous nous inscrivons dans une déclaration d'utilité publique (DUP) de ce projet. C'est cette déclaration d'utilité publique qui fera foi pour acquérir les terrains si nécessaire, qu'il y ait ou pas PLU. Nous avons notre propre DUP qui fera foi indépendamment. De la même manière que nous acquerrons les terrains privés, nous acquerrons de la même manière les terrains de la Ville sans privilégier ni l'un ni l'autre. C'est pareil pour nous que ce soit des terrains publics ou privés. C'est la DUP qui s'imposera au privé et au public.

Thomas ONZON, Directeur général des services techniques de la Ville de Cannes

Je voudrais apporter un petit point complémentaire sur ce sujet. Dans le PLU de Cannes, il y a un emplacement réservé le long du boulevard de la Mer, quasiment jusqu'à la CBF, qui avait initialement une vocation routière. Au tout début, l'idée était de doubler la nationale. Ce n'est plus du tout ce qui est envisagé. Certains de ces emplacements qui ont été acquis par la Ville serviront à des parkings. Il est vrai que le fait que ces terrains aujourd'hui ne soient pas bâtis facilitera certainement le projet. En revanche, quel que soit le projet qui sera réalisé à terme, la SNCF, lorsqu'elle fera son enquête publique, c'est une déclaration d'utilité publique valant expropriation de tous les terrains. Peu importe que ce soit la Ville ou que ce soit quelqu'un d'autre qui soit propriétaire de ces terrains. Vous aurez le cas dans d'autres zones que cette zone-là. Vous serez obligés d'exproprier tous ces terrains. Les périmètres seront arrêtés par l'enquête publique et la DUP. Que ce soit la Ville ou pas, j'en envie de dire que cela ne changera pas grand-chose. Ce qui vous facilitera la vie, c'est s'il y a des bâtiments ou pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une autre partie dans la question sur les travaux.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur le phasage travaux, il existe des études assez détaillées. Nous les avons. Le grand principe sera de fermer la ligne Cannes-Grasse pendant une certaine période pour réaliser ces travaux. Si nous ne la fermions pas, nous augmenterions l'impact sur les habitations. J'emploie le futur, mais je devrais employer le conditionnel. Nous verrons dans les phases avant-projet et projet le détail de ce phasage. Nous aurons deux choix. Soit nous fermons la ligne Cannes-Grasse et nous impactons moins les habitations, et il faudra rétablir d'abord le boulevard de la Mer en le décalant, rétablir les accès en les décalant, avoir un emplacement travaux dans lequel nous commencerons à libérer les emprises, à basculer les voies sans les raccorder et, à la fin, nous les raccorderons.

L'autre solution est de laisser Cannes-Grasse ouverte, mais cela signifie que les emplacements seraient plus réduits avec davantage d'impacts sur les habitations. La première approche, sans être certain aujourd'hui, serait plutôt de fermer Cannes-Grasse pendant un certain moment, pour pouvoir rétablir rapidement les accès, à la fois le boulevard de la Mer qui sera rétabli, bien sûr, dans toutes les phases, et les accès piétons, les passerelles seront rétablies, en faisant enjamber à la fois la zone définitive et la zone de travaux. Nous avons une idée relativement précise. C'est assez compliqué à montrer, mais nous savons déjà rétablir les accès sud sur toute la zone.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame.

Madame DUBOIS

Bonsoir. Je suis une riveraine de la gare du Bosquet.

Cela fait un an et demi que nous bataillons pour réussir à avoir des solutions contre les nuisances sonores suite à la réouverture en décembre 2017 de la gare du Bosquet. J'avais lu au départ que la SNCF devait accorder toute l'attention possible une fois l'opération parachevée aux revendications des riverains à la voie ferrée relatives à la lutte contre les nuisances sonores. C'était en février 2018. En décembre 2018, il nous a été dit que les niveaux de bruit avaient baissé et que tous les bâtiments testés avaient des niveaux de bruit inférieurs aux seuils acoustiques admissibles, et qu'il n'y avait donc pas lieu, dans le cadre de l'application de la réglementation sur le bruit de

mettre en place des protections acoustiques sur ce secteur. Nous avons rencontré avec la mairie en février 2019 les techniciens de la SNCF, qui nous ont confirmé que le bruit le plus important venait du joint de dilatation qui avait été posé juste après le pont, face à l'Arcole.

Ce joint de dilatation, à chaque fois que le train passe, toutes les roues, nous avons un « clac clac clac, clac clac clac » qui est invivable. Sur les terrasses, nous n'y mangeons plus. La nuit, nous ne dormons pas avant minuit, avant que le dernier train soit passé, plus celui du vendredi, samedi, dimanche, qui passe à minuit sans s'arrêter dans les gares, qui passe à toute allure et qui fait un bruit d'enfer. Je peux donc vous dire que nous ne dormons qu'entre minuit, le temps de s'endormir, minuit et demi, et 6 heures 30 du matin, puisque le premier train qui descend de Grasse est à 6 heures 45. Nous n'avons pas besoin de réveil. Il nous réveille systématiquement tous les matins. J'ai du double vitrage, j'ai des boules Quies et cela ne suffit pas. Alors, j'en ai marre qu'on ne nous propose aucune solution et qu'on nous dise que le bruit est la principale préoccupation de la SNCF. Ce n'est pas vrai. Ils ne nous écoutent pas, ils n'en ont rien à faire. Ils ont fait leur gare et puis c'est tout, et ce sera pareil pour la suite, pour tous les riverains de la SNCF qui sont proches des rails. C'est déjà difficile à vivre, mais cela le sera de plus en plus.

Applaudissements.

Alors j'attends qu'on nous propose quelque chose. Pour le moment, nous n'avons rien eu. On ne veut pas en entendre parler, on s'en fout. Tout le monde s'en fout. La Mairie essaie, elle nous écoute, mais ce sont les seuls à nous écouter, mais ils n'ont aucun pouvoir par rapport à la SNCF.

J'avais d'autres questions concernant la ligne. Il est question d'une ligne les Arcs-Cannes. Je ne vois pas par où elle peut passer. Je ne sais pas où cela en est.

Quant à la variante SICASIL et la variante Pierre Sémard, je trouve dommage de ne pas avoir de gare en plein cœur de ville. La gare de La Bocca était déjà très excentrée. SICASIL, elle va l'être encore plus. Je suis plutôt pour Pierre Sémard. C'est mon sentiment.

Ce que je veux dire, c'est que l'on n'écoute pas, une fois que les travaux sont faits, on n'écoute plus les riverains. On les écoute avant parce qu'il faut les écouter, mais pas après. Nous sommes prêts à descendre sur les voies chaque jour ! Et vous allez finir par les avoir si vous ne nous écoutez pas. Nous arrêterons les trains. Les flics nous délogeront, mais nous aurons bien foutu le bordel. C'est tout ce que la SNCF mérite parce qu'elle ne nous écoute pas !

Applaudissements.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

J'ai bien entendu la demande de l'autre projet. Vous êtes insatisfaite du résultat – c'est le moins que l'on puisse dire – au niveau du bruit. J'ai compris que vous habitiez au nord de la gare du Bosquet. Vous n'êtes donc pas impactée par ce projet, c'est bien l'autre qui est en question. J'ai compris. J'ai entendu ce que vous avez dit. Je m'engage à ce que d'ici 2020, l'enquête publique, nous organisons des réunions avec les associations pour définir ensemble. Il existe effectivement les règlements de bruit moyen. J'ai ajouté un élément tout à l'heure, j'ai parlé d'aiguillage. Quand vous parlez de joint, il y a ce genre de sujets. Nous nous engageons à donner le résultat de ces études.

De toute façon, Monsieur le Garant le dira, la concertation est continue, c'est-à-dire qu'elle continue après cette partie-là. Nous nous engageons à donner le résultat de ces études. J'ai rajouté qu'un projet de 3,5 milliards au total, 400 millions sur la phase 1 de la Côte d'Azur, n'a pas tout à fait les mêmes moyens qu'un projet à 40 millions, même si ce n'est pas une excuse. Comprenez aussi qu'il existe des possibilités pour un projet comme le nôtre qu'un projet régional n'a pas. Nous comptons bien l'exploiter. Si nous parlons d'amélioration urbaine, vous voyez bien que, dans nos présentations, nous allons au-delà du ferroviaire. Nous parlons d'intermodalité, nous parlons de sécurisation, nous allons bien au-delà des rails, alors qu'un projet régional est très centré sur la multiplication par deux des trains Cannes-Grasse.

Après, vous n'êtes pas obligée de me croire sur parole. L'état d'esprit de ce projet est de faire son travail au-delà du strict ferroviaire. Vous pourrez vous exprimer lors de l'enquête publique. Vous aurez un droit de rappel pour voir si nous avons fait quelque chose, qui sera inscrit dans l'enquête publique d'ici 2020.

Nous nous engageons à être transparents sur les études de bruit. Elles ne pourront être faites que par rapport à la variante que nous choisirons et nous ferons la suite.

Sur l'aspect technique que vous choisissez, je suis un peu surpris. Vous êtes en contact avec Monsieur STOULS, je suppose, sur ce projet. Qui avez-vous comme interlocuteur du côté SNCF ? C'est Monsieur STOULS. Je le connais. Nous ferons une réponse sur le site. Vous avez posé la question sur le site, je crois. Vous avez écrit à Monsieur LISNARD là-dessus. Pouvez-vous remettre votre question sur le site et nous nous engageons à vous répondre précisément sur ce point sur le site LNPCA, même si cela ne concerne pas le projet ? Vous parlez d'un joint de dilatation. Je vais regarder le sujet à titre personnel. Je vous répondrai précisément, techniquement, ce que je ne

peux pas faire ici. Vous tapez votre message sur le site LNPCA SNCF et nous vous répondrons sur ce point particulier qui est hors projet.

Ensuite, le procès d'intentions, je l'entends. Nous allons essayer de ne pas donner suite à ce procès d'intentions. C'est tout ce que je peux vous dire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous prendrons toutes les questions. J'essaie de gérer au fur et à mesure des sollicitations. Madame, présentez-vous.

Françoise PONTIUS

Bonsoir.

C'était très bref. C'était sur la question de la zone inondable sur le boulevard du Midi, puisque c'est vraiment le point noir. Il faudrait vraiment écouter ce que disent les personnes sur cette zone inondable. On ne fait pas un tracé en claquant des doigts et en voulant effectivement augmenter le trafic voyageurs ce que je comprends. Il existe quand même des risques importants.

Par rapport à toute cette nuisance sonore, cette élévation de murs antibruit, vous concédez comme moi que, la vue mer, nous n'en avons plus. Est-ce le but de saccager tout cela pour mettre des trains supplémentaires ? Y a-t-il vraiment une écoute de votre part ? C'est bien de vous entendre, mais aurez-vous le courage de dire non à ce projet et d'écouter ?

Par rapport à ces nuisances, la dépréciation des biens immobiliers est indéniable. Pour moi, c'est un saccage. Vous saccagez un environnement qui est formidable aujourd'hui.

Merci.

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

Je ne sais pas ce que je peux ajouter de plus, si ce n'est le fait qu'à un moment donné, dans l'objectif d'augmenter la capacité de prendre le train dans la région, depuis le départ nous avons deux grandes alternatives : soit de faire des lignes nouvelles en dehors de la ligne existante, soit de se coller à la ligne existante. Les messages que nous avons reçus de la concertation depuis quelques années, cela a été plutôt d'éviter les lignes nouvelles en dehors et de se rapprocher des lignes existantes. Il est vrai que, par conséquent, la ligne existante est inondable en plusieurs endroits. Cela fait partie des éléments que nous gérons. Nous allons profiter du projet pour

améliorer la situation là où nous le pouvons, mais nous sommes un peu contraints par la présence de la ligne.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous n'avons pas répondu à la question relative à la ligne les Arcs-Cannes. C'est de la phase 4. En phase 4, le nouveau tracé dû au positionnement de la gare TGV à Cannes fait que la ligne nouvelle ne va plus des Arcs à Pégomas, mais des Arcs à Cannes en passant par l'Esterel. Comme nous ne faisons que les études phases 1 et 2, nous n'avons pas fait plus d'études depuis deux ans sur ce sujet. Nous savons simplement que cela passera là. Tout est à faire. Le jour où nous le déciderons, nous concerterons à nouveau pour voir ce que nous faisons. Il n'y a aucune étude nouvelle, aucune. C'est par l'ouest de Cannes-La Bocca, au niveau de Mandelieu et cela va vers l'Esterel, alors que l'ancien tracé passait plus au nord. Là, nous partons de Cannes-La Bocca au niveau de la Siagne, de l'aérodrome.

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

Pour ceux qui avaient suivi les débats en 2011-2012, aujourd'hui, la seule information sur cette fameuse phase 4, qui est devenue la phase 4 aujourd'hui, c'est la décision ministérielle de 2015 qui a validé la zone de passage préférentiel simplement à partir de l'entrée du Tanneron. Au lieu de continuer sur Pégomas en tunnels, nous continuerons sur Mandelieu en tunnels, mais ce sera des tunnels dans les deux cas. Pour le reste, il n'y a rien de nouveau. Nous ne longerons pas l'autoroute au-dessus de Mandelieu. Cela avait été envisagé à l'époque, cela avait été rejeté. Dans les Alpes-Maritimes, c'est du tunnel.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

De toute façon, les phases 3 et 4 restent dans la perspective d'un projet. Elles ne sont pas dans le périmètre probable de l'enquête publique. Le jour venu, nous reviendrons vers vous avec plus de précisions, mais nous ne pouvons pas en dire plus. Aucune étude n'a été réalisée sur le sujet depuis deux ans.

Claude BOHER

Bonjour. C'est une prise de parole de riverain.

D'abord, nous vous félicitons pour cette mise en œuvre qui va beaucoup gagner auprès des usagers. Seulement, il faut y mettre aussi les moyens, les moyens techniques de la SNCF et la SNCF

sait faire, à savoir les rames vieillissantes qui circulent. Notre résidence est au bout de l'avenue Francis Tonner, donc à l'amorce de l'enfouissement du nouveau projet via Marseille. Nous avons les nuisances de Madame, c'est-à-dire les « clics-clacs » du matin et du soir pour la rame descendante de Grasse. Nous souhaiterions une meilleure prise en compte des riverains, à savoir, parce que vous savez faire, la mise en place de rames modernes, Alstom. Ce n'est pas parce que je suis de Belfort, je défends mon coin. Les rames Alstom sont modernes, à l'image des usagers de la Côte d'Azur. C'est ce que nous voudrions. Si vous pouvez nous supprimer ce claquement. Et la meilleure prise en compte des nuisances sonores. La plupart ont des doubles vitrages, mais les portes sont de véritables passoires pour l'isolation, voire les toitures qui sont en tuiles. C'est une petite recommandation d'usager. Nous sommes la résidence Mer et Plages. En vous remerciant.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous avons bien noté votre question sur le matériel roulant. Pour rappeler le rôle des uns et des autres, nous, nous sommes SNCF Réseau en charge de l'infrastructure. L'achat de matériel roulant, c'est la Région. Ce sont nos collègues de Mobilités qui l'exploitent. Demain, avec la mise en concurrence, des concurrents de la SNCF l'exploiteront peut-être. Nous prenons bien sûr votre question, puisque nous sommes garants d'un système global, même si nous sommes SNCF Réseau. Vous avez raison, en termes de bruit, l'amélioration du matériel roulant contribue beaucoup vis-à-vis du type d'essieux, même le type de maintenance d'essieux, à améliorer le bruit. Les rames modernes font effectivement beaucoup moins de bruit. Ensuite, elles posent d'autres problèmes techniques. Elles font tellement peu de bruit et elles ont un tracé sur les rails tellement faible que nous n'arrivons parfois pas à les détecter, mais c'est un autre sujet. La régénération des rames est un facteur d'amélioration du bruit, vous avez raison. Je pense qu'à l'occasion d'un projet, il y a toujours des rames neuves. Nous doublons la capacité. Si, demain, nous mettons en place ce que nous appelons la conduite autonome, c'est-à-dire que nous allons changer la nature des rames en les rendant aptes à la nouvelle signalisation, tout cela sera régénéré. Le projet d'infrastructure servira aussi à régénérer le matériel roulant. Même si ce n'est pas notre responsabilité, il existe une cohérence. Je suis d'accord avec vous.

Nathalie GARBAY

Merci de me donner la parole.

Je vais revenir, j'en suis désolée, sur le boulevard de la Mer. J'entends bien l'intérêt collectif, mais je représente aussi l'intérêt individuel, puisque je représente la clinique Le Méridien qui n'aura plus de parking et la villa Lou Mas du parc Primavera qui n'aura plus de jardin. Cet agrandissement ne peut-il pas être enfoui une fois pour toutes et ne plus impacter sur ce boulevard de la Mer ? Tous les gens ici présents vont être vraiment impactés sur cette partie-là. Merci.

Applaudissements.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous allons regarder la zone qui vous concerne pour bien voir où vous êtes, dans la variante de Marseille-Vintimille enterrée. Il y a une distance importante entre le bâtiment et la zone que nous devons acquérir. Il y a le parking. Il y a environ 8, 9 mètres. Il y a environ 5, 6 mètres qui vont au-delà de ce que vous avez actuellement. C'est cette partie que nous acquerions si le projet se faisait. C'est à peu près cela, l'impact. Le boulevard de la Mer, nous le rétablissons.

Nathalie GARBAY

Oui, mais pas au même endroit.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous le décalons un peu plus au nord. Nous pouvons reconstituer la végétation si nécessaire. Cela fait partie des mesures acoustiques qui peuvent être prises.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, puis nous viendrons ici, car Madame demande depuis un certain temps. Beaucoup de personnes demandent la parole. Nous prendrons toutes les questions. Monsieur.

Damien JONCQUIERT

Bonsoir.

Je suis impacté par la bifurcation Cannes-Grasse, car j'habite à proximité. Nous sommes tous inquiets, tous les gens qui se sont exprimés, de l'ampleur des travaux, de la durée des travaux, de la pollution, etc. Moi-même, je me pose des questions concernant l'étanchéité que va impliquer l'enterrement, l'enfouissement des lignes. Je voudrais avoir d'une part, première question, de la part de la SNCF, l'assurance que si ce n'est pas réalisable, parce qu'il y a également des cours d'eau

qui sont à très, très fort débit au moment de l'automne quand il y a des grosses pluies, si ce projet enterré n'est pas réalisable, qu'il n'y ait pas un projet de franchissement par le haut. Cela n'a jamais été évoqué.

Deuxième point, il y aurait une possibilité — je ne veux pas me substituer aux ingénieurs et aux penseurs de la SNCF — d'éviter ce croisement. C'est simplement de transformer la gare de Cannes-La Bocca qui vient de Grasse en terminus, la ligne Grasse-La Bocca. Cette ligne Grasse-La Bocca, à ce moment-là, pourrait être équipée avec matériel beaucoup plus léger, avec des stations beaucoup plus fréquentes, de type métro ou tramway, qui ramèneraient beaucoup plus de clients à la SNCF, qui pourraient ensuite transiter et prendre le train qui s'arrêterait à cette petite gare de Cannes-La Bocca. Est-ce que cette possibilité a été évoquée ? C'est peut-être une piste de réflexion. Il n'y a que deux trains qui circulent sur cette ligne entre Cannes et Grasse par heure. C'est un passage toutes les demi-heures. S'ils étaient remplacés par des stations de tramways, vous pourriez faire des tramways toutes les 10 minutes. Avec un matériel beaucoup plus léger, cela réduirait considérablement le bruit. Nous pouvons même envisager des tramways sur pneus, voire une conduite automatisée et autonome.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vous confirme que, si le saute-mouton avait été évoqué à une époque, pour des raisons de visuel dont nous avons parlé, il a été totalement exclu. Le saute-mouton, c'est ce que vous dites, nous passons par-dessus. Le terrier, nous passons par-dessous. Ce sont des voies ferrées qui passent l'une par-dessus l'autre. Nous ne ferons pas saute-mouton. De toute façon, en termes de faisabilité, nous savons faire ce type d'ouvrage. Il n'y aura donc pas de problème de faisabilité. Nous savons faire ce que nous appelons des cuvelages, même si nous serons en zone hyper inondable, avec la mer à côté. Le coût est déjà inclus dans les provisions pour risques. Nous savons faire ce type d'ouvrage.

Là, vous proposez un autre projet. C'est un projet qui implique une rupture de charge à La Bocca, si j'ai bien compris. Cela veut dire que tous les gens de Grasse et des gares en amont ne pourront plus, ce que le projet prévoit, aller de Grasse à Vintimille sans faire de correspondance. Ils devront avoir une rupture de charge à La Bocca et prendre un autre mode de transport. Nous savons qu'avec ce type de scénario, nous avons une perte de voyageurs. Votre scénario est évidemment possible. Je ne dis pas qu'il est impossible. Si nous sommes en tramway, cela veut dire que ce ne serait probablement pas SNCF qui s'en occuperait. Il y aurait un montage à faire. Le principal

argument est que le projet que nous proposons – je n'ai peut-être pas suffisamment insisté – est un RER diamétral, c'est-à-dire qu'il permet d'aller jusqu'à Nice et d'aller au-delà sans changer de train. Actuellement, les personnes qui habitent sur la ligne Cannes-Grasse sont en omnibus jusqu'à Nice. Là, ce serait semi-direct. Nous avons donc également une amélioration pour les personnes qui habitent là. Le projet que vous proposez, je ne dis pas qu'il est impossible, nous le prendrons dans la concertation, il est tout à fait possible, c'est un autre projet. Simplement, cela implique une rupture de charge supplémentaire.

Damien JONCQUIERT

L'intérêt, ce serait une réalisation plus facile qui pourrait être mise en œuvre très rapidement, avec un budget extrêmement réduit.

Ensuite, avec un projet de tram-train beaucoup plus léger, des stations plus fréquentes tous les 500 mètres, par exemple, qui seraient en communication avec le bus ou autre, il y aurait automatiquement une augmentation de la fréquentation. Nous le voyons dans d'autres villes, telles que Lyon. Quand le tram s'établit, des constructions se font et il y a une augmentation tout le long et à proximité de toutes les stations. Nous aurions des stations beaucoup plus fréquentes avec un rythme beaucoup plus fréquent. Au lieu d'avoir un train toutes les demi-heures, cela pourrait être un train toutes les 10 minutes, mais beaucoup moins bruyant.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous prenons votre contribution dans la concertation.

Damien JONCQUIERT

Et surtout, une mise en œuvre très rapide. Cela supprime le carrefour, cela supprime la bifurcation. Les personnes qui monteraient en train à la gare de La Bocca pourraient prendre des trains beaucoup plus rapides, beaucoup plus directs pour Nice. Elles auraient là également un gain de temps. Les personnes de la ligne Grasse-Cannes, si elles ratent leur train, doivent attendre une demi-heure supplémentaire. Avec des tramways toutes les 10 minutes, il n'y aurait plus de soucis d'horaires.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame, qui attend depuis un moment. Merci de votre patience.

Claudine PELLEGRIN

Je suis copropriétaire à la résidence Primavera, sur le boulevard de la Mer.

J'aimerais avoir la précision suivante : où ressort le train exactement ? Où va-t-il ressortir ?

Je voudrais avoir une précision sur le boulevard de la Mer. Vous allez le prendre entièrement, le boulevard de la Mer, et prendre donc les terrains qui sont un petit peu plus au nord. Sur combien de mètres ? Est-ce tout du long ?

Ce qui m'inquiète énormément, c'est la végétation. Nous avons une végétation tout le long du bord de la mer avec des pins magnifiques qui sont centenaires peut-être. Cette végétation va être complètement anéantie.

Ce boulevard de la Mer, après, sera complètement piéton. Il n'y aura plus du tout d'accès voitures. Je me demandais – cela ne me concerne pas – comment les copropriétés à côté vont faire pour rentrer chez elles, puisqu'elles n'ont qu'un accès par le boulevard de la Mer.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous allons pouvoir répondre sur les largeurs. La question est précise.

L'enfouissement, ici, vous êtes enfoui, vous avez ce que nous appelons une tranchée couverte. Le train n'apparaît pas, une dalle est au-dessus. Le boulevard de la Mer est sur la dalle. Il ne va pas au-delà. Nous le remettons sur la dalle en situation définitive. En situation de travaux, il faudra le déplacer devant, mais nous pourrons rendre ces terrains. En revanche, à partir de là, il est délié, il peut être établi soit en piéton, soit routier. Cela fait partie de la concertation. Les deux sont possibles. C'est ouvert. Il n'y a pas de décision prise sur la nature du boulevard de la Mer. Nous pouvons faire les deux. Cela fait partie des éléments de concertation. Le sujet n'a pas été abordé ce soir, mais c'est un élément important, c'est-à-dire le rétablissons-nous en piéton ou en routier. Les deux sont possibles. Évidemment, ce ne sont pas exactement les mêmes impacts en termes de largeur. Dans un cas, c'est peut-être 2 mètres, dans l'autre, c'est 4 mètres. Il y a une différence.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

J'apporte une précision importante. Jean-Marc l'a dit, mais il est important de revenir dessus, car c'est aussi une différence significative entre les deux solutions. Dans la solution où c'est la ligne Cannes-Grasse qui est enterrée, la ligne qui est la plus au nord est une ligne qui est en surface tout le long. Nous n'avons donc pas d'autre choix que de rétablir le boulevard de la Mer un peu plus

loin. En revanche, dans la solution où la ligne Marseille-Vintimille est enterrée, la voie qui est la plus au nord est celle qui est enterrée. Par conséquent, dans tout ce secteur, une fois que les travaux sont terminés, cette partie est couverte, elle est retraitée, rendue, réaménagée, nous pouvons remettre dessus le boulevard de la Mer et donc limiter en phase de service l'emprise sur les terrains. Ensuite, il y a des phases travaux compliquées. Sur les arbres, nous ne sommes pas rentrés dans ce détail aujourd'hui. Dans les travaux, il faudra ajuster au mieux tout cela, mais nous n'allons pas cacher que des travaux tels que ceux-là ont un impact sur les arbres.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

La question a été posée de la largeur de la bande qui serait prise et de l'endroit où la voie ressort en surface.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Dans cette solution, la voie ressort en surface ici, au droit de Montmajour. La question a été posée en atelier de savoir si nous pouvions prolonger. Nous allons regarder dans les études ultérieures, mais cela impliquerait nécessairement, puisqu'elle a une certaine pente, de reporter les problèmes par ici. Il faudra optimiser cela.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il est vrai qu'il y a un problème de représentation pour bien que nous soyons d'accord. Dans cette variante, où Marseille-Vintimille est enterrée, sur toute cette partie, il n'y a pas de train. Même cette partie orangée, pour faire la tranchée, nous sommes obligés de l'acquérir, mais, après, nous pouvons restituer. Cette partie orangée pourrait donc être rendue, puisque nous sommes déjà propriétaires de cette partie et cette partie peut être rendue. Il n'y a donc quasiment pas d'impact sur ces propriétés en situation définitive. En situation de travaux, il y aura de l'impact. Ici, c'est une dalle. Une dalle, ce n'est pas très gênant. L'impact est assez faible. À partir de là, le train remonte, il reste enterré, mais il n'y a pas de dalle dessus. Il commence à apparaître à partir de là et il est totalement à l'air libre à partir de là. Entre ici et là, il remonte peu à peu. Jusqu'ici, il n'apparaît pas, il commence à réapparaître à peu près ici.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons donner le micro au fur et à mesure. Nous prendrons toutes les questions, ne vous inquiétez pas.

Gilles DEPREZ

J'habite au Château de la Mer. Le problème est encore différent. Le Château de la Mer, c'est le seul qui est carrément au-dessus de la voie ferrée. La voie ferrée frôle le mur de la propriété. Il y a une partie qui nous appartient, dont vous avez l'usage. Ensuite, malheureusement, nous avons carrément la voie ferrée qui est contre notre mur. Là, nous avons un passage souterrain, parce que nous avons une terrasse qui surplombe la SNCF et qui donne donc sur la route. À l'époque, il y avait un ancien escalier qui descendait directement sur la mer. Ma question est la suivante. Allons-nous être frappés d'alignement pour faire cette troisième ligne ? Allons-nous perdre du terrain ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Là, il y a environ 3 à 4 mètres de terrain supplémentaire.

Gilles DEPREZ

Il y a du terrain, mais pas sur toute la longueur, uniquement devant. Vous avez un grand bâtiment, mais, devant, vous avez des studios. Il y a 12 studios. Je connais, car j'y habite. Vous avez une partie qui nous appartient dont vous avez l'usufruit, mais, ensuite, le mur revient. Il y a la fin de la gare où les piétons attendent. Ensuite, la voie passe carrément contre le mur et passe donc sous ce pont. Nous avons un pont. Par-dessus, c'est une terrasse qui passe par-dessus la voie SNCF. Quel est le devenir de cette terrasse ? Allez-vous la casser ? Allons-nous être frappés d'alignement pour pouvoir mettre cette troisième voie ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Dans cette variante, la tranchée couverte sort ici. Nous aurons des murs de soutènement de part et d'autre.

Gilles DEPREZ

Je vais vous faire un reproche. Vous avez fait de très, très beaux plans, mais, par superposition, dessous, vous auriez dû mettre l'existant, tel que c'est aujourd'hui, et rajouter par-dessus les modifications. Là, nous verrions exactement si du terrain nous est pris ou pas.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vais vous répondre. Le code couleur : ce qui est en orange, c'est du terrain que nous prenons. C'est clair et net. Je l'ai dit précédemment. La partie orange, il y a 3 à 4 mètres de terrain tout le long ici, est à acquérir. C'est clair.

Gilles DEPRez

Quand je demande si vous cassez le mur, c'est oui.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

La réponse est oui. Je pense.

Gilles DEPRez

Notre terrasse va disparaître aussi.

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

Nous avons besoin d'élargir l'emprise. En revanche, dans ce secteur, la voie la plus proche sera profonde. Quand nous disons profond, cela signifie qu'à l'endroit où nous rentrons en trémie, nous sommes à 9 mètres de profondeur, pour que les caténaires passent. Nous serons profonds. Si je ne me trompe pas, le Château de la Mer, vous devez être 5 à 6 mètres au-dessus, vous êtes en hauteur. Cela signifie qu'à cet endroit-là, nous aurons plus de 10 ou 12 mètres entre la voie et votre niveau principal. Nous ne l'avons pas fait à ce stade-là. Il sera toujours temps d'imaginer. S'il y a une terrasse — je ne la vois pas précisément —, nous pourrions toujours techniquement la rétablir.

Gilles DEPRez

Là où il y a le rocher, il y a un passage. Vous avez toute votre signalétique, nous, c'est une terrasse.

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

D'accord. Techniquement, il sera physiquement toujours possible d'imaginer des choses vis-à-vis des enjeux de bruit. Ce sont des cas qui sont finalement plus faciles à traiter que d'autres parce que, justement, vous êtes relativement haut.

Gilles DEPREZ

Les nuisances n'y étaient pas, parce que nous avons la gare du Bosquet. Tous les petits trains arrivaient au ralenti pour s'arrêter. Nous avons de la nuisance uniquement avec les trains de transport de marchandises. Nous n'étions pas impactés par le bruit.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Comme cela a été dit, la voie qui sera la plus proche de vous, si vous êtes à ce niveau-là, les trains ne seront pas enterrés mais vous ne les verrez pas forcément. Il y aura du terrain à acquérir, je ne vous le cache pas. Cela se voit.

Gilles DEPREZ

Le problème est que notre bâtiment va se rapprocher, le terrain va se rétrécir et la voie va se rapprocher de nous.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

La voie enterrée va se rapprocher de vous, pas la voie de surface, la voie enterrée, oui, c'est vrai.

Gilles DEPREZ

J'ai une deuxième question. Je représente aussi ma sœur et ma mère qui sont à Kerkyra, donc encore un gros problème, à côté de Montmajour. D'un point de vue pratique, pouvez-vous nous dire exactement quelle est la distance entre le mur de l'immeuble par rapport au grillage de la voie SNCF ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vais répondre. Je suis dans cette variante, qui est la plus proche. La limite de l'emprise ferroviaire sera ici. La limite avec le boulevard de la Mer rétabli sera là. Vous avez environ 24 mètres entre l'immeuble et le boulevard de la Mer et 27 mètres par rapport à l'emprise ferroviaire. Actuellement, la limite est à peu près ici. Vous avez donc une différence d'environ 7 à 8 mètres entre les deux.

Gibert GUYOMARD

J'habite Montmajour. Je peux donc vous donner les renseignements. Il y a 45 mètres entre la limite de la voie ferrée actuelle et Montmajour ou Kerkyra, c'est la même chose. Si vous nous dites qu'il

y aura 25 mètres, cela fait 20 mètres de différence. Vous pouvez calculer comme vous voulez, c'est cela.

Vous nous avez présenté deux projets. Qu'est-ce qui justifie que vous nous présentiez deux projets à cet endroit-là ? J'ai un doute, si ce n'est pour nous imposer peut-être le plus contraignant. Je ne vois pas la différence, ce que cela peut vous apporter en tant que SNCF, l'un ou l'autre projet. Pourquoi ces deux projets d'ailleurs ? Ce n'est pas une demande de la commune.

J'avais une autre question au sujet du bruit. Tout à l'heure, il nous a été dit que le bruit se calculait d'une manière moyenne dans la journée. Or la gêne, en règle générale, c'est la pointe, ce n'est pas du tout la moyenne. C'est un mode de calcul un peu bizarre.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est la loi, mais il est possible d'aller au-delà.

Sur les deux projets, quand nous sommes en phase de concertation, quand il existe des possibilités de variantes, nous les présentons. Nous aurions pu — cela a été dit par quelqu'un — présenter une variante en saute-mouton, par-dessus, mais, vu le succès qu'elle aurait eu, nous ne l'avons pas présentée pour ne pas perdre de temps. Nous savions que les nuisances étaient trop importantes si nous faisons passer les voies.

Techniquement, nous avons identifié que nous avons deux possibilités. Il existe une différence de coût entre les deux. La variante Marseille-Vintimille en terrier est un peu plus chère. Nous n'avons pas parlé des coûts, mais elle est 7 à 8 millions plus onéreuse avec les niveaux d'estimation dont nous disposons aujourd'hui. Il est de notre devoir (le garant surveillance) de présenter des variantes à la population quand elles répondent à l'objectif principal du projet. Si nous ne présentons pas de variantes alors qu'elles sont faisables, nous en sommes en tort juridiquement. Nous avons l'obligation de présenter des variantes quand c'est faisable. Si le public nous en propose d'autres, si elles répondent à l'objectif, nous devons les regarder. C'est notre obligation dans la phase de concertation, conformément aux dispositions du Code de l'environnement.

À certains endroits, nous n'avons pas de possibilité de présenter des variantes très différenciées. Quand nous le pouvons, nous le faisons. Il y en a ici. Vous avez vu qu'il y en avait sur La Bocca. À Marseille, nous avons également sur chaque zone deux ou trois variantes possibles. C'est la règle du jeu de la concertation. C'est obligatoire.

L'autre question portait sur le mode de calcul du bruit. Je vous le redis, nous sommes prêts, du fait des sujets de nuisances un peu particulières, à aller au-delà du règlement. Je le redis. Je ne vais pas vous dire que nous allons le faire, car cela pourrait poser des sujets de jurisprudence. Nous sommes prêts à entendre des sujets particuliers de bruit très précis. Les « tac-tac », ce sont les zones d'aiguillage ou les zones de joint. Nous sommes prêts à regarder plus précisément et à aller au-delà du règlement. Nous reviendrons vers vous en 2020 dans le dossier d'enquête publique, une fois que la variante sera choisie par la ministre. Nous reviendrons vers vous pour étudier les possibilités de protection acoustique dans ces zones au-delà du règlement. En tout état de cause, d'un point de vue réglementaire, nous sommes obligés de passer par le bruit moyen à la journée et l'écart avec la situation actuelle.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Je voulais rajouter un petit mot, pour préciser que des obligations réglementaires pèsent sur tout maître d'ouvrage, que ce soit SNCF ou n'importe quel autre maître d'ouvrage, dans l'étude d'impact et à l'enquête publique, de présenter les variantes que le maître d'ouvrage a étudiées et les raisons pour lesquelles il les a écartées. Il existe donc une obligation de transparence sur les variantes d'une manière générale qui pèse sur le maître d'ouvrage.

Comme j'ai la parole, je voulais rajouter un mot cette fois-ci à destination du public. De manière peut-être un peu naïve, je pensais que, dès lors que le livret avait été mis en ligne depuis une semaine, plus de personnes prendraient position dès cette réunion sur les variantes. J'ai entendu trois personnes s'exprimer sur des variantes. Il y a eu trois expressions sur la variante de localisation de la gare et une seule expression sur la variante d'enterrement de la ligne Cannes-Grasse ou de la ligne Marseille-Vintimille. Je comprends en vous écoutant que vous avez besoin de mieux comprendre les impacts, les questions de distance, les questions de coût, etc. Je voulais souligner l'intérêt à cette réunion si vous êtes capables de le dire ou par écrit sur le site après cette réunion, une fois que vous vous serez bien approprié les impacts de telle ou telle variante, de vous exprimer sur les variantes. Encore une fois, il est important que le public participe et dise quelles sont ses priorités, la solution « on ne fait rien » n'étant pas non plus exclue parmi les priorités que l'on a le droit d'exprimer.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur, merci de votre patience.

Philippe RANVOISY

J'habite à Auribeau-sur-Siagne. Je suis donc concerné par la ligne Cannes-Grasse. J'aimerais savoir quelles sont les cadences de cette ligne à terme. Aurons-nous bien quatre dessertes au moins par heure ? Surtout, je me réjouis que ce que la problématique posée à l'origine était une problématique de mobilité locale, c'est-à-dire pour faciliter les déplacements de proximité des habitants du bassin Cannes-Grasse et le long de la côte. Or je suis étonné de voir que l'on mélange deux problématiques, qui sont d'une part cette problématique que tout le monde encourage apparemment ici, avec la problématique y compris de la ligne nouvelle à longue distance et du TGV. Pourquoi faire des mentions de gares TGV, que ce soit à La Bocca, que ce soit dans un site ou un autre, puisque ce n'est pas du tout le problème posé ? Pourquoi envisager des perspectives d'une gare à La Bocca, dont on ne sait d'ailleurs même pas comment on s'échapperait pour monter après, en traversant quel quartier, pour monter vers Sophia Antipolis, etc. ? Pourquoi continuer de mettre des mentions de gare TGV de phase 3 ou 4, qui ne verront peut-être jamais le jour, qui ne passeront certainement pas par La Bocca, dans les phases 3 et 4 ? J'ai bien compris que c'est normal que ce soit l'intérêt des maires de Cannes et d'Antibes aujourd'hui de perpétuer la situation présente où ils ont des TGV qui viennent en plein centre-ville, y compris avec un certain délai. Les personnes qui, de Paris, veulent venir à Cannes ou à Antibes, viennent en TGV. Le jour où la ligne fera le tour par Sophia Antipolis, cela n'intéressera certainement plus autant les maires de Cannes et d'Antibes.

J'ai une deuxième question. Par expérience, ayant eu à traiter des problèmes de circulation et de stationnement, mon premier souci est de regarder où sont les maîtrises de domaine public, sachant que, dès qu'il est question d'expropriation... Je ne voudrais pas rappeler à ceux qui ont mon âge tous les débats qu'il y a eu sur l'A8 bis, qui était destinée à ne jamais marcher. D'abord, deux problèmes ont été posés : à la fois le problème de doubler l'A8 et le problème de desservir des communes de l'arrière-pays. Cela me fait penser un peu à la même chose quand nous parlons ici aussi bien de problèmes de mobilité locale que de problèmes de mobilité TGV ou simili-TGV. Deuxièmement, l'A8 bis était destinée à ne jamais fonctionner, parce que cela a pris en compte tellement d'intérêts, à la fois de communes concernées et d'expropriations à faire que, dans des affaires comme celle-ci, dès qu'il est question d'expropriations, nous sommes certains que nous allons au-delà de délais qui vont coûter encore beaucoup plus d'argent. Je m'étonne qu'on n'ait pas, à partir de cartes montrant où est l'emprise publique et là où on ne peut pas contester des

aménagements, des tunnels, sur de la seule emprise publique, avant de regarder quelles emprises foncières vont être expropriées. Les ingénieurs sont là pour trouver des solutions, y compris sur des domaines contraints comme le seul domaine public.

Applaudissements.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur Cannes-Grasse, je n'ai pas dû être très clair. La fréquence a déjà doublé à la mise en service de Cannes-Grasse en 2017 par la création du Bosquet. Il n'y aura pas de doublement supplémentaire. Ce que va gagner Cannes-Grasse, c'est que tous les voyageurs de la ligne pourront traverser Nice via métro sans correspondance. C'est le premier avantage. Il y aura des trains semi-directs à partir de Cannes. Il est possible dans les graphiques que les trains ne soient pas omnibus. Nous aurons donc un meilleur temps de parcours pour aller à Nice qu'aujourd'hui. C'est le deuxième intérêt. Le troisième, c'est ce que je vous ai dit, comme nous aurons cette bifurcation, actuellement, quand il y a des problèmes de régularité, même s'il y en a moins aujourd'hui, sur Marseille-Vintimille, ce sont les trains de Cannes-Grasse qui sont stockés au Bosquet et nous avons des retards toute la journée sur Cannes-Grasse. Vous avez dû le vivre.

Philippe RANVOISY

Je préfère avoir quatre dessertes par heure et faire une rupture de charge. J'ai été parisien. Passer du métro au TER n'a jamais été un problème pour moi. Ce n'est pas une rupture de charge. S'il y avait à La Bocca une correspondance entre un train Cannes-Grasse-La Bocca tous les quarts d'heure, ce serait un vrai RER. Cela ne change rien de changer à La Bocca pour prendre un autre après, mais à condition que j'aie un train tous les quarts d'heure. Si je n'ai pas un train tous les quarts d'heure, je ne prendrai pas le train.

Applaudissements.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est une proposition. Nous prenons note de votre proposition alternative. Ce qui a été privilégié, c'est le train, pas de correspondances et pas de rupture de charge. Si nous interrompons une ligne, c'est un autre projet. Nous entendons votre proposition. Cela fait partie de la concertation. Dont acte.

Comme vous avez repris la parole, nous n'avons pas répondu à la deuxième question. Je préfère répondre, sur le mélange de LGV et du TER. Nous sommes bien dans des phases différentes de projet. Je le redis. Actuellement, nous concertons phases 1 et 2. Sauf élément que je ne connais pas aujourd'hui du gouvernement ou de la concertation, nous nous orientons plutôt vers un périmètre d'enquête publique et de DUP phases 1 et 2. Les phases 3 et 4 sont citées dans le phasage conseil (rien n'est décidé) du projet. Cela reste en perspective, mais il n'y a pas de lien. À un moment donné, nous les avons étudiées, elles restent dans la perspective du projet. Il faudra, le moment venu, que nous les réétudions. Même ce projet-là, les phases 1 et 2, il faudra après que nous passions aux phases conception et réalisation du projet. Il n'y a pas de lien entre les projets. L'un n'exclut pas l'autre. Il existe derrière des projets possibles de ligne nouvelle. C'est le cas. Certains les demandent, vous peut-être moins, mais certains les demandent. Elles ne sont pas dans le périmètre d'aujourd'hui. L'un n'empêche pas l'autre, mais il n'y a pas de lien.

Philippe RANVOISY

Donc retirez toute mention, s'il vous plaît, de gares TGV.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je pense que vous avez exprimé chacun vos positions. Nous les avons comprises.

Laid BOUZETIT

Sans le TGV, nous ne voyons pas pourquoi nous aurions une gare supplémentaire à La Bocca.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous avez exprimé cette position, Monsieur, nous avons bien compris. Monsieur. Merci de votre patience.

Joseph BARONE

Je suis au Trident, à la descente du boulevard Leader, face à la mer.

Je suis venu pour la première fois dans cette réunion et j'entends beaucoup de technique. La question que je me pose est que c'est un chantier énorme, qui va durer certainement plusieurs années. Dans ce chantier, rien n'est fait pour corriger les erreurs du passé. Les erreurs du passé, c'est que l'on a défigurée la Riviera. Cannes est une vitrine de la France qui reçoit énormément d'étrangers, avec beaucoup de salons, etc. Sachant que le Président-Maire avait fait une étude de

faisabilité de l'enfouissement total de la voie ferrée, nous n'en avons pas eu le résultat, mais il avait dégagé un budget pour le faire. Je me pose la question : pourquoi on ne règle pas tout par l'enfouissement ? On réglerait en même temps les nuisances sonores et l'on pourrait élargir même la voie supérieure des voitures.

Applaudissements.

Je supporte, comme les personnes ici présentes, les nuisances générales. J'estime qu'il y avait peut-être une réflexion. Je vais plus loin, parce que je suis un financier. Nous sommes dans une période où nous pouvons dépenser énormément d'argent, il s'agit d'investissements, d'investissements qui engagent nos générations futures, contrairement aux dépenses somptuaires qui sont réalisées pour aider les uns et les autres au niveau du budget et qui ont fait la dette que nous connaissons aujourd'hui. La France emprunte actuellement à un taux négatif. Pourquoi ne sont pas compris dans cette réunion des représentants de la France, de la mairie qui est concernée par tous les travaux qu'elle a faits ? C'est sa folie inachevée, on laisse tomber la Riviera, alors que c'est une vitrine formidable de Cannes. Cela pourrait régler le problème de la nuisance et le problème de circulation. Je ne suis pas un technicien. Je vous dis tout simplement que nous avons une situation propice sur le plan financier. Il ne faut pas voir à courte vue. Je sais que les élus ont des résultats à atteindre à courte vue. Là, je parle pour les 100 ans à venir. Ce n'est pas normal que l'on ne reprenne pas tout au départ, étant donné que l'on a fait des erreurs dans le passé, en faisant une voie ferrée comme celle-ci.

Applaudissements.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je ne suis pas un financier non plus. De plus, les financeurs, ce sont l'État, les partenaires financiers. Le rôle d'un chef de projet est de trouver le meilleur compromis entre le meilleur service et le coût. Je ne suis pas le gouvernement. Je ne suis pas le financeur du projet. Clairement, le positionnement de la SNCF, c'est le maître d'ouvrage technique qui répond aux demandes des financeurs, qui écoute le public pour voir ce que nous pouvons prendre en compte pour améliorer le projet, mais nous ne sommes pas celui qui finance majoritairement le projet, et de loin. Il y aura une mission de financement en 2020, qui regardera ces sujets, voir si le projet actuel peut être financé.

L'évidence, c'est que le projet initialement avait deux priorités relativement proches. Pour des questions de financement, le Président a décalé les phases 4 beaucoup plus loin. La partie des

trains du quotidien est bien moins chère qu'une ligne à grande vitesse. L'aspect coûts dans le scénario de financement joue. Nous exécutons aussi les décisions de limitation de financement. Nous n'avons pas « open-bar ». Indépendamment du fait que ce n'est pas moi qui décide le financement, mon rôle est aussi de trouver le meilleur service au moindre coût en prenant en compte ce qui est acceptable pour les populations. Quand j'ai dit que nous pourrions aller au-delà du règlement sur le bruit, parce que nous avons plus de moyens qu'un projet régional, cela fait partie des choses faisables. Enfouir une ligne entre Cannes et Nice, ce n'est pas tout à fait le même coût. Nous serions à plusieurs milliards, plus près de la dizaine de milliards. Vous êtes financier, vous connaissez les sujets. Si nous étions le Qatar, nous pourrions le faire, je serais le premier à être content de faire un projet enfoui en tant que chef de projet. J'entends ce que vous dites, votre proposition, mais la tendance du projet, c'est de privilégier les trains du quotidien avec, il faut le reconnaître, des coûts moins élevés qu'une ligne nouvelle. Si nous faisons ces choix en priorité, le coût a un rôle. Nous sommes quand même dans un grand projet. Un grand projet peut permettre de faire plus qu'un projet régional pour tenir compte de la concertation, de ce que vous direz, pour que les nuisances soient au minimum et nous sommes prêts à jouer le jeu. Enfouir totalement la ligne — je vous donne mon sentiment, mais ce que vous dites sera repris dans la concertation —, cela me paraît un peu au-delà des capacités des phases 1 et 2 du Réseau. J'ai pris note de votre proposition.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur. Merci de votre patience.

Jean-Pierre LORGNET

Je suis un abonné TER et usager du quotidien, puisque je prends le train soit au Bosquet soit à La Bocca. Pour vous dire mon implication, j'étais en train de vérifier, à 5 heures 14, lundi matin, jusqu'à 9 heures, j'ai distribué ce tract d'invitation à la réunion, et les usagers du quotidien de la ligne Grasse-Cannes-Vintimille ou aussi bien La Bocca-Vintimille, je les connais au quotidien pour les avoir rencontrés depuis trois mois systématiquement dans les voitures qui m'amenaient vers mon lieu de travail.

Je souhaiterais recadrer le débat et remercier Monsieur QUEVREMONT. Il y a unanimité pour nous et pour beaucoup d'usagers sur tous les points sauf celui de la bifurcation Cannes-Grasse. Je vais

être très direct avec Monsieur ILLES sur les propositions. J'ai deux questions, qui tiennent en deux mains.

Ma première main va tenir en cinq mots : gare La Bocca-Saint Cassien. Pour moi, la gare de Cannes Marchandises, afin que vous ne délocalisiez pas par simplement du verbe et du nom la gare de La Bocca en la supprimant pour la réimplanter sur La Bocca, je vous demande d'appeler la gare de Cannes Marchandises gare La Bocca-Saint Cassien, future gare TER, TET, TGV.

Ma deuxième question va porter sur le sigle de cinq lettres, que vous allez nous développer, Monsieur ILLES, ERTMS. Je vais directement l'appliquer, si vous le voulez bien, sur une des slides, afin que, positionnés depuis Cannes, les gens comprennent bien la situation. Je souhaite clairement faire évaluer le nombre de sillons qui sont exploités et votre exploitation ferroviaire sur la ligne Marseille-Vintimille, afin de quantifier exactement le nombre de circulations ferroviaires sur ce sillon. Ma question est extrêmement simple : pourquoi, à partir du moment où vous pouvez arrêter les trains sur la gare de Cannes-La Bocca-Saint Cassien venant de Marseille, permettant donc aux trains venant de Grasse d'aller vers Cannes et vers Vintimille, n'adoptez-vous pas cette solution ? Deuxièmement, sur la ligne Marseille-Vintimille, Monsieur TABAROT a annoncé la mise en place de l'ERTMS de niveau 2. Je demande donc qu'il soit mis en place clairement, prioritairement, entre Grasse et Cannes, car ce dispositif a démontré au Danemark et en Suisse, sur des réseaux TER au quotidien, son efficacité.

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Vous faites une proposition de nom de gare pour Cannes Marchandises, de l'appeler Cannes-La Bocca-Saint Cassien. Nous prenons note de la proposition. Pour l'instant, il n'y a pas vraiment de nom de gare, d'ailleurs. Comme dit Roland, le plus important est d'abord de la construire. Il y a déjà une proposition de nom.

Jean-Pierre LORNET

La proposition de nom s'établit tout simplement sur le modèle de Saint Exupéry, qui est la gare proche de l'aéroport de Saint Exupéry, classé meilleur aéroport européen l'an dernier. Je n'ai pas besoin de vous faire de dessin sur le formidable projet architectural qu'ont réussi AREP et SNCF Réseau au travers de la gare de Saint Exupéry.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ensuite, sur l'ERTMS, nous pouvons peut-être mettre une slide dessus. Nous pouvons peut-être également mettre la slide des plannings de déploiement. Pour répondre à votre question, la zone test de l'ERTMS sera sur Cannes-Grasse. L'ERTMS sera bien entre Grasse, Cannes et Vintimille. Cannes-Grasse sera équipée de l'ERTMS. Cela répond aussi aux propositions tout à l'heure. Nous continuons à équiper, à améliorer Cannes-Grasse. Cannes-Grasse sera la première partie équipée d'ERTMS, c'est-à-dire un système qui permet d'améliorer la régularité et de mieux rapprocher les trains.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il faut également définir l'ERTMS.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

En ferroviaire, contrairement aux autoroutes, pour passer d'un pays à l'autre, de nombreux sujets bloquent : le type d'électrification, le système de signalisation, ou encore l'écartement (en Russie ou en Espagne). Le système de signalisation empêche aujourd'hui que les trains passent d'un pays à l'autre facilement. L'Europe, depuis 25 ans, a bâti, avec l'aide de la France à un moment donné, puis un peu moins, un système interopérable. Quel que soit le type de train équipé, il peut passer les frontières et respecter la signalisation commune qui s'appelle European Rail Traffic Management System (ERTMS). Vous habitez beaucoup à côté des voies. Vous bénéficiez ou vous subissez — je vous laisse le choix entre les deux termes — les signaux. Actuellement, les trains sont espacés par des signaux qui sont mis à des distances pour ne pas que les trains se rentrent dedans. Ces signaux ont un avantage : ils garantissent la sécurité du rapprochement des trains, mais ils ont un inconvénient : comme la sécurité est très importante, l'espacement entre signaux est calculé sur les trains qui freinent le moins. Les trains qui freinent le moins, ce sont les trains de fret. L'espace entre signaux est donc très grand. À cause de cet espace entre signaux très grand, nous pouvons mettre moins de trains sur les lignes. Si nous arrivons à avoir un système où nous rapprochons les trains, nous arrivons à mettre plus de trains sur les lignes sans mettre de rails. Le système ERTMS est un système par radio, il n'y a plus de signaux. Vous aurez une nuisance en moins. Le train TER, avec son propre freinage, peut se rapprocher du train TER qui est devant, et ce, beaucoup plus près. Nous arrivons à mettre des trains plus près, nous augmentons donc le débit des lignes.

Pour répondre à la question de Monsieur LORNET, cela vous concerne, car cela arrivera avant les investissements dont nous avons parlé. Cet équipement se fera plus tôt. Nous aurons un déploiement entre Cannes Marchandises, éventuellement Saint Cassien, et Vintimille dès 2025. Vous avez la partie Cannes-Grasse en jaune qui sera en zone d'essai. Elle sera bien en 2023. La mise en service globale sera dès 2025. Ce système, qui n'est pas nouveau, mais qui est déployé nouvellement en France sur lignes classiques, change tous les référentiels de la SNCF. Beaucoup de performances sont en cours d'étude. Les alternants en gare de Cannes et d'Antibes sont un peu dépendants des résultats de ces études, des autres investissements non, mais ceux-là oui. Dès 2025, vous aurez une amélioration de la régularité. Si c'était complété par le projet dont nous parlons aujourd'hui, nous aurions à la fois de la régularité et de la fréquence TER. Nous aurions un véritable RER sur la Côte d'Azur avec au moins un train toutes les 10 minutes. Ce serait un grand pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Les dernières questions.

Aurélien DELAY

J'appartiens à l'association DEPART. Je suis antibois. Puisqu'il faut se prononcer sur les variantes, je me lance. Je pense que, le mieux, c'est la gare au SICASIL, puisque c'est là que serait le projet de gare TGV si la phase 3 se fait un jour, peut-être.

Pour l'enterrement, je pense que c'est la voie Marseille-Nice qui doit être enterrée.

Ce dont j'aimerais parler le plus ce soir, ce sont plutôt les fonctionnalités de la ligne en général, donc les quatrièmes voies en gares de Cannes et d'Antibes. En lisant les nouveaux dossiers, il semble que l'ERTMS soit un miracle, apparemment, et tout deviendrait conditionnel selon les performances de l'ERTMS. Je m'en veux d'être pessimiste, mais il me semble que l'ERTMS n'a jamais été développé sur une ligne hétérogène, c'est-à-dire à la fois semi-directe et directe, omnibus. J'é mets peut-être une certaine réserve, car il me semble que, quand le semi-direct doit passer, l'omnibus doit laisser la place. C'est pour cela qu'il me semble que ces quatrièmes voies à quai et en gare sont essentielles et qu'il ne faut pas les rogner du projet.

Je remets un clou dans le sujet. Je pense qu'il faut accélérer le projet. Il ne se passe quasiment rien en phase 1 sur les Alpes-Maritimes. Il faut faire toutes ces quatrièmes voies. Tout ce qui se passe sur Cannes, il faut le faire en phase 1 dès le début, dès 2023. Il faut aussi accélérer les phases 3 et

4. Les voies en gare ne suffiront pas. Il faut doubler la ligne. Ainsi, nous pourrions vraiment avoir un RER sur la ligne littorale et des trains plus rapides pour rejoindre Marseille, Lyon, Paris, Perpignan, etc.

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vous confirme que les quatrièmes voies en gares d'Antibes et de Cannes restent dans le projet. J'ai simplement indiqué, pour être tout à fait transparent avec le public, l'éventualité que nous ne sommes pas au bout des études, il faut rester humble. Je pense que le public doit le savoir.

Vous avez raison, l'ERTMS n'est pas un miracle. Quand des trains vont plus vite que d'autres, à un moment donné, ils se rattrapent et il faut qu'ils se doublent. Je suis d'accord avec vous. Il faut cependant aller au bout de ces études.

Vous vous êtes exprimé sur les variantes. Dont acte.

Sur l'accélération du calendrier, votre demande est claire et nette. Je répète que nous sommes techniquement capables de faire ces investissements aux alentours de 2027, mais, pour l'instant, le scénario de financement est plus tardif.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur. Merci pour votre patience.

Simon NADJAR

Je reviens brièvement sur la question qui concerne le boulevard de la Mer. Nos jardins du 67 et du 69 avenue du Raymond Picaud donnent sur le boulevard de la Mer. Vous parlez de l'enfouissement partiel de la ligne qui va passer par là. Pourquoi arrêtez-vous en plein milieu, puisque le boulevard de la Mer va jusqu'au niveau du boulevard Leader ?

Quel est l'enfouissement ? La SNCF, une grande dame, peut faire un effort pour réaliser l'enfouissement un peu plus loin. Cela éviterait des préjudices d'autant plus importants que les trains vont passer de plus en plus près de l'hôtel. Il y a deux hôtels. Il n'y a pas que les habitants qui auront à en pâtir. Sur le plan commercial, il peut y avoir beaucoup de baisse du chiffre d'affaires.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Actuellement, pour être clair, la tranchée couverte s'arrête là et là, cela remonte. Nous ne sommes pas totalement sous dalle.

Simon NADJAR

Vous vous rendez compte que les nuisances sonores seront d'autant plus importantes, puisque c'est rapproché. Ne pouvons-nous pas aller plus loin sur le plan de l'enfouissement ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est une question précise. Techniquement, plus nous nous enfouissons loin, plus le raccordement est loin de l'autre côté. Nous allons regarder.

Je vois qu'ici, nous avons des terrains à nous. Beaucoup de questions ont été posées sur les emprises. Nous sommes relativement précis sur les emprises. Ce qui est jaune est à nous. Il y a peut-être des clôtures sur nos terrains, mais cela nous appartient, au niveau du cadastre. Ce qui est en jaune est déjà chez nous. Il est évident que, s'il y a déjà des clôtures sur nos emprises, il peut y avoir des écarts. Ce qui est en orange, vous pouvez mesurer à l'échelle ce que cela représente. Nous ne sommes pas dans des écarts de 20 mètres, nous sommes dans des écarts de 9 à 10 mètres. L'épaisseur de l'orange, c'est, grosso modo, 9 à 10 mètres en plus. Ce n'est guère plus.

La question est précise. Une question a été posée sur l'enfouissement général. Ici, la question est plus dosée. Cela mérite que nous regardions. Je vois que les terrains sont à nous. Cela paraît un peu favorable. Bien sûr, il faudra reconfigurer l'ouvrage un peu plus. Nous allons regarder si nous pouvons aller un peu plus loin. Nous vous répondrons si c'est faisable en termes d'étude. Nous allons faire l'étude. Nous verrons jusqu'où nous pouvons aller sans que cela casse tout derrière. Si nous répondons à la demande de Monsieur, nous répondons à la demande de Montmajour.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame. Nous allons prendre les dernières questions. Il est 21 heures 53.

De la salle

Vous avez une petite copropriété, qui s'appelle Le Grand Large, me semble-t-il, qui n'a aucun accès sur Picaud, qui a un accès uniquement sur le boulevard de la Mer. La Grande Bleue, pardon. Vous les expropriez purement et simplement ? Ils ne peuvent plus rentrer chez eux, là.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous rétablissons le boulevard de la Mer. Il y a eu des propositions pour ne pas le rétablir, mais ce que nous avons prévu, pour l'instant, c'est de rétablir le boulevard de la Mer tout le long.

L'emprise, cela dépend si nous le rétablissons de manière routière ou de manière piétonnière. Vous devez vous exprimer.

De la salle

Comment sortons-nous nos végétaux des jardins ? À la main ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

D'accord. Vous souhaitez donc un rétablissement routier tout le long.

De la salle

C'est obligé !

Thomas ONZON, Directeur des services techniques de la Ville de Cannes

Si je peux intervenir à deux sujets, car cela fait partie des questions que nous avons posées à la SNCF. Nous les avons notamment interrogés sur les rétablissements hydrauliques, de façon à améliorer les choses, et nous les avons interrogés sur le boulevard de la Mer, en termes de rétablissement. Est-ce routier, est-ce uniquement piétons-vélos ? Dans l'hypothèse où ce serait piétons-vélos, il faudrait que tous ceux qui ont un accès voiture aujourd'hui aient un accès voiture demain. Dans l'hypothèse où le boulevard de la Mer serait quasi majoritairement piétons-vélos, évidemment, les solutions que vous proposeriez rétabliraient les accès voiture à ceux qui ont un accès voiture de ce côté, en se raccordant sur les perpendiculaires les plus proches. C'est ce qui avait été regardé quand nous étions allés sur site, pour savoir si c'était faisable ou pas, pour ne pas que ce soit mis dans la concertation si ce n'était pas faisable.

Pour le Montmajour qui, aujourd'hui, a une sortie sur le boulevard de la Mer, si le boulevard de la Mer devenait piétons-vélos, le rétablissement se ferait avec le même accès qui arrive à côté du Kerkyra. Pour les autres cas de figure, c'est un peu plus compliqué que celui que je décris, mais, si nous allons vers du piétons-vélos uniquement, il y aura le rétablissement des accès voiture pour tout le monde. Ce sera à vous de l'étudier finement. Ce sera induit. Le projet ne pourra pas supprimer des accès voiture existants sans recréer quelque chose. Cela n'aura pas lieu.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est clair. Je confirme. Les accès seront rétablis. J'avais cru comprendre qu'il existait des accès au nord qui pouvaient être rétablis, mais nous pouvons aussi faire le choix de les rétablir au sud.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous prenons les dernières questions.

De la salle

Tout à l'heure, vous avez présenté des coupes au niveau du Montmajour pour les voies enterrées. Avez-vous des coupes au niveau du boulevard Leader, au niveau de Cannes Beach ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous ne les avons pas ici, mais nous pouvons les faire.

De la salle

Avec les voies enterrées, a-t-on pensé à la transmission des vibrations dans les immeubles voisins et, lorsque les trains débouchent des tunnels, au bruit que cela peut provoquer (l'impact de compression de l'air au moment de la sortie) ? Cela a-t-il été étudié ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui. Ce sont des choses que nous savons faire. Quand il y a des longueurs trop longues de tunnel, nous mettons des puits de décompression. Sur les voies enterrées dans les trémies, nous pouvons mettre sur chaussons, nous pouvons mettre des semelles spéciales. Tout cela sera équipé des dernières technologies. En termes de coûts, sur un grand projet comme celui-ci, cela ne pose aucune difficulté de mettre les technologies les meilleures en termes de bruit. Il y aura nécessairement des traverses sur chaussons. C'est le minimum. Pour moi, c'est l'évidence. Les bruits seront atténués. Nous mettrons nécessairement les dernières technologies d'amortissement du bruit pour l'infrastructure et le matériel roulant, qui s'améliorera aussi, contribuera à l'amélioration du bruit.

Sur toutes les zones en trémies, la possibilité de mettre des casquettes qui renvoient le bruit vers la mer pourra être étudiée pour que le bruit n'aille pas vers les façades d'immeubles. Ce sont des solutions qui peuvent être envisagées.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Pierre LORNET

Puisque le verbatim est enregistré, je souhaite évoquer ici qu'à partir de mardi prochain, un seul agent SNCF Mobilités — je pense qu'il ne doit pas y en avoir dans la salle — assurera la permanence de vente des titres de transport et d'information dans les gares de Mandelieu-la-Napoule, Cannes-La Bocca et Golfe-Juan Vallauris. Cela signifie que, concrètement, mardi prochain, vous ne pourrez plus trouver que le mercredi toute la journée et le jeudi après-midi un agent SNCF en gare de Cannes-La Boccas, tout cela étant bien entendu à déplorer comme nombre d'usagers qui pourraient le faire dans cette salle.

Pouvez-vous nous produire les graphiques de circulation des trains TER, TET, TGV, qui circulent au droit de la gare de Cannes-La Bocca et qui, potentiellement, pourraient s'arrêter dans un contexte de présence de gare TER, TGV en site de Cannes-La Bocca-Saint Cassien, puisque c'est ainsi que je souhaite qu'elle soit dénommée ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

D'accord. Là, c'est un graphique technique. Les graphiques dépendront de la variante. Nous n'avons pas les mêmes graphiques suivant la variante. Il y a quelques différences. Nous avons une vingtaine de graphiques possibles. Nous pouvons produire des graphiques synoptiques. Ce seront nécessairement des graphiques simplifiés, un peu théoriques, puisqu'il existe de nombreuses possibilités de graphiques.

Dans le cadre des ateliers, ce sera faisable. Nous organisons un atelier exploitation à Nice, dans lequel nous pourrions produire ces graphiques.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ce sera le 3 octobre, à 18 heures.

Merci beaucoup. Je vois qu'il n'y a plus de questions. Merci beaucoup à ceux qui ont résisté jusqu'à la fin.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vous remercie pour la richesse de la contribution sur des sujets de fond, sur des sujets d'impact, et surtout pour le nombre. Nous avons besoin que la concertation se fasse avec beaucoup de nombre, des personnes qui s'expriment, sinon la concertation aurait moins de crédit. Merci de vos interventions. Évidemment, tout cela remonté pour les comités de pilotage adéquats. Merci à tous.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Bonne soirée.

La réunion se termine à 22 heures 01.