

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE LOCALE SECTEUR DE CANNES – ANTIBES

SYNTHESE

VERSION ## DU 30/09/2019

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



DATE ET LIEU

24/09/2019	Salle 1901 – 9 rue Louis Braille
------------	----------------------------------

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 130 personnes

EN TRIBUNE

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
Roland LEGRAND	SNCF Réseau – Directeur des gares nouvelles
Bernard COUVERT	Artelia - AMO SNCF Réseau

M. Jean-Marc CHIAPPINI, adjoint au maire délégué aux transports en commun, ouvre la réunion en indiquant que l'avenir du transport sur Cannes passe par la réalisation des aménagements des phases 1 et 2 du projet LNPCA. Il souligne cependant que la mairie est et restera vigilante à ce que ces aménagements génèrent le moins de nuisances possibles pour les riverains. Il remercie les participants d'être venus nombreux assister à cette réunion de concertation qu'il souhaite constructive.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, désigné par la *Commission Nationale du Débat Public* (CNDP) et indépendant du maître d'ouvrage, explique qu'il veille à la bonne information et participation du public et formule ses recommandations pour le bon déroulement de la réunion publique. Il précise qu'à ce stade de la concertation, les aménagements présentés doivent être considérés comme des éléments de projet qui pourraient être réalisés.

La réunion publique se déroule ensuite en trois temps :

- Présentation par Stéphane SAINT-PIERRE, animateur, du dispositif de concertation et des premiers retours de la concertation de juin et juillet sur le secteur de Cannes-Antibes (7 minutes);
- Rappel, par SNCF Réseau, du projet LNPCA dans son ensemble puis présentation des opérations prévues sur Antibes et Cannes en phase 1 et 2, à savoir la création d'une 4^{ème} voie à quai en gare d'Antibes et Cannes Centre, le traitement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et le déplacement de la gare TER de Cannes La Bocca sur le site de Cannes-Marchandises (30 minutes),
- Echanges avec le public (2h10).

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

La majorité des 23 interventions a porté sur les incidences du traitement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Les riverains de la ligne ont en particulier fait part de leurs **inquiétudes** vis-à-vis :

- Des nuisances sonores et visuelles engendrées par l'aménagement et l'augmentation de trafic ferroviaire prévus ;
- Des impacts fonciers et écologiques du projet ;
- De la perte de la vue mer si des murs anti-bruits étaient installés ;
- Des risques liés au rapprochement des installations électriques des habitations,
- Des risques hydrauliques ;
- De la durée des travaux et de leurs impacts ;
- De l'étanchéité des voies enfouies et de l'éventualité d'une remise en question de cet enfouissement dès lors qu'il s'avérerait techniquement impossible ;
- Des vibrations au niveau des sections de voies en souterrain.

De nombreuses **questions** ont été posées sur :

- Les traitements phoniques et visuels prévus par SNCF Réseau ;
- L'autorité en charge de juger de la nécessité de mise en place de protections phoniques ;
- La circulation au niveau du boulevard de la Mer durant les travaux ;
- La possibilité d'utiliser le boulevard de la Mer, inscrit au PLU de Cannes en emplacement réservé pour un aménagement routier ;
- Le positionnement des entrées/sorties de tunnel le long du boulevard de la Mer ;
- Les accès aux copropriétés si le boulevard de la Mer était piétonnisé ;
- L'impact du projet sur une terrasse du Château de la Mer actuellement située sur la voie ferrée ;
- Les distances entre les futures voies ferrées et les résidences et hôtels situés le long du boulevard de la Mer (Château de la Mer, Vélès Plage et Holiday In en particulier) ;
- La raison d'être des 2 variantes et l'autorité en charge du choix de l'une ou de l'autre ;
- La possibilité de prolonger la section enterrée ;
- L'existence d'étude de bruit des trains en sortie du tunnel.

Des **demandes** ont été adressées au maître d'ouvrage pour :

- Etudier la faisabilité d'un prolongement de l'enfouissement jusqu'au boulevard Leader ;
- Faire circuler des rames plus modernes, et donc moins bruyantes ;
- Etendre les protections acoustiques aux toits et portes des bâtiments ;

- Modifier la méthode de calcul du bruit, en considérant non pas le bruit moyen sur la journée mais le bruit en pointe, au moment du passage des trains ;
- Profiter du projet pour enfouir la ligne littorale sur tout son linéaire cannois afin de réduire les nuisances et de libérer des emprises pour améliorer la circulation routière ;
- Transformer la gare de La Bocca en terminus afin d'éviter d'avoir à traiter la bifurcation et éventuellement convertir la ligne Cannes-Grasse en tram-train ou tramway a été proposé par deux participants.

Un participant a indiqué qu'il était important de n'utiliser que des emprises publiques pour garantir l'aboutissement d'un projet d'infrastructure.

Un participant a souligné que le traitement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse était, selon lui, le seul aménagement, parmi tous les aménagements des phases 1 et 2 proposés à la concertation, à ne pas faire l'unanimité auprès du public.

Une riveraine de la gare du Bosquet, non concernée par la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, a indiqué subir d'importantes nuisances sonores depuis la réouverture de la ligne Cannes-Grasse en 2017.

5 participants ont exprimé leur avis sur les variantes des aménagements proposés :

Concernant les variantes de gare TER de La Bocca sur le site de Cannes Marchandises :

- 3 participants, dont 2 associations, se sont déclarés favorables à la variante SICASIL, plus à même d'anticiper la réalisation des phases ultérieures du projet et notamment celle de la gare TGV de La Bocca
- Une riveraine a exprimé sa préférence pour la variante Pierre Séward, plus proche du centre de La Bocca

Concernant les variantes de bifurcation de la ligne Cannes – Grasse, 2 participants se sont exprimés en faveur de la variante « voie Marseille – Vintimille en terrier ».

3 interventions ont porté sur la nécessité et l'urgence de réaliser le projet LNPCA pour répondre aux problèmes de mobilité, tant quotidienne que longue distance, et aux enjeux climatiques en favorisant le report modal vers le train.

Ces participants ont demandé :

- La réalisation des aménagements de phase 2 en même temps que ceux de phase 1, en particulier les 4^{èmes} voies à quai et le déplacement de la gare de La Bocca, préalable à la réalisation de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse
- La réalisation consécutive des phases 3 et 4 de la LNPCA.

Les représentants de la Ville de Cannes ont souligné que la municipalité était favorable à une accélération de la réalisation de la phase 3.

3 participants sont intervenus au sujet des 4^{èmes} voies en gares :

- Deux interventions ont insisté sur la nécessité de leur réalisation, quels que soient les bénéfices apportés par l'ERTMS, afin de permettre le dépassement des trains en gare ;
- Une pour demander la réfection de la passerelle de la gare d'Antibes avant 2033 ;
- Une pour considérer que la 4^{ème} voie en gare d'Antibes se limiterait à la création d'un 4^{ème} quai.

2 interventions ont porté sur la gare TER de La Bocca sur le site de Cannes Marchandises.

Des questions ont été posées sur :

- La distance entre les voies et les résidences riveraines ;
- La taille du parvis de la gare de la variante SICASIL ;
- Les mesures de sécurité prévues ;
- Le risque d'inondation.

Un participant a demandé à ce que soient présentés les graphiques de circulation des trains.

Un participant a proposé que la gare soit baptisée gare La Bocca Saint-Cassien

2 interventions ont porté sur la concertation :

- Pour avoir la confirmation que le support de présentation serait mis en ligne sur le site internet du projet ;
- Pour indiquer que les ateliers riverains de fin juin avaient permis aux participants de mieux comprendre les aménagements proposés.

2 interventions ont porté sur les aménagements inscrits par le Conseil d'Orientation des Infrastructures en phases 3 et 4 de la LNPCA :

- Un participant, considérant que les aménagements de phase 2 visaient à préparer ceux de la phase 3, a regretté que ces derniers ne soient pas présentés ;
- A l'inverse, un autre participant, ayant compris que les aménagements des phases 1 et 2 n'étaient pas liés à ceux des phases 3 et 4 et ne faisaient pas l'objet de la concertation en cours, s'est étonné qu'il soit fait référence à la future gare TGV de La Bocca, inscrite en phase 3.

Des questions ont été posées sur :

- L'emplacement de la gare de Sophia Antipolis aux Clausonnes, inscrite en phase 3 ;

- Les nuisances engendrées par les passages en souterrain de la section de ligne nouvelle entre Cannes et Nice inscrite également en phase 3 ;

Un participant a indiqué que la biodiversité détruite ne pouvait être compensée.

Un participant a regretté que la fréquence de desserte sur la ligne Cannes-Grasse prévue à l'horizon de la réalisation de la phase 2 ne soit pas de 4 TER/heure.

Un participant a demandé que la gare de Nice-Saint-Augustin ne soit pas supprimée, ce qui n'est pas le cas, celle-ci étant déplacée de 500 mètres vers le site de Nice Aéroport.

Un participant a indiqué qu'à compter de fin septembre, les horaires et jours d'ouverture des guichets en gares de Mandelieu, La Bocca et Vallauris seraient réduits.