

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

DOSSIER DE CONCERTATION DU PROJET

Gare TER de Cannes La Bocca sur le site de Cannes Marchandises

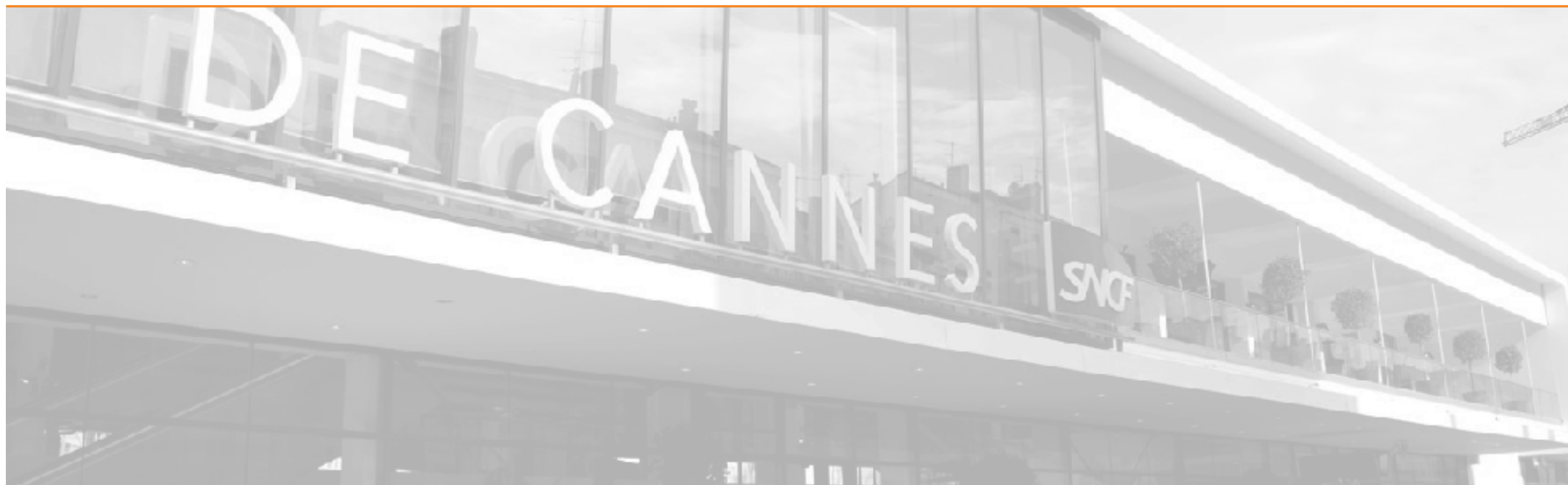
CONCERTATION - Novembre - Décembre 2020



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :





COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION SUR LA NOUVELLE GARE DE CANNES LA BOCCA ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution **sur le site internet LNPCA** :
www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En retournant votre avis **par courrier** à :
SNCF Réseau
Mission LNPCA - Gare TER de Cannes La Bocca
Les Docks - Atrium 10.4
10, place de la Joliette - BP 85404
13567 Marseille cedex 02
- En déposant votre avis sur les **registres disponibles en mairie annexe de La Bocca**
- En prenant **rendez-vous pour une permanence** avec le maître d'ouvrage, soit par téléphone, au **06 41 17 64 11**, soit via le lien <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Cannes-La-Bocca>
- En vous **inscrivant**¹, à la **réunion publique** qui aura lieu, en accès distant et en présentiel si les conditions sanitaires le permettent, le 10 décembre à 18h :
 - par téléphone au **06 41 17 64 11**
 - sur <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Cannes-La-Bocca>



¹ les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauges des salles...) ou permettre en cas de besoin de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation



PRÉAMBULE

Le présent dossier s’inscrit dans la poursuite de la concertation publique menée de juillet à octobre 2019.

Deux variantes de nouvelle gare TER Cannes La Bocca sur le site de Cannes Marchandises ont été présentées¹ à cette occasion : une variante dite « SICASIL » et une variante dite « Pierre SEMARD ».

À l’issue de la phase de concertation, le comité de pilotage du projet LNPCA réuni le 22 novembre 2019 a proposé de retenir la variante « SICASIL ». Celle-ci a été entérinée par la décision ministérielle du 23 juin 2020, consultable sur le site internet du projet LNPCA.

Sur la base de cette décision, SNCF Réseau engage en 2020, conformément aux recommandations du Garant de la concertation, une concertation complémentaire sur l’opération de gare TER Cannes La Bocca sur le site du SICASIL.

Le présent dossier détaille cette opération, affinée au regard des thèmes identifiés au cours de la concertation 2019, à savoir son articulation avec le projet urbain de l’ouest cannois, son inscription dans le programme d’intermodalité et la prise en compte des enjeux hydrauliques et acoustiques.

Il ne présente pas l’aménagement de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, qui fera l’objet d’une concertation spécifique avec le territoire, début 2021.

SOMMAIRE

LA PHASE 2 DE LA LNPCA SUR LE TERRITOIRE	4
Les aménagements sur le secteur de Cannes	4
Les apports des aménagements de phase 2.....	5
UNE NOUVELLE GARE TER SUR LE SITE DE CANNES MARCHANDISES, POURQUOI ET COMMENT ?.....	6
Pourquoi une nouvelle gare TER sur le site de Cannes Marchandises ?	6
Les principes de la nouvelle gare TER sur le site de Cannes Marchandises.....	6
Le choix de la variante dite « SICASIL »	6

LES CARACTERISTIQUES DE LA NOUVELLE GARE TER DE CANNES LA BOCCA.....	7
Une gare au cœur du projet d’aménagement urbain de Cannes Bocca Grand Ouest	7
Une gare qui tient compte des perspectives de développements urbain et ferroviaire de long terme	9
L’organisation de la nouvelle gare TER.....	10
Une gare attractive	12
Une intermodalité et une accessibilité favorisées	12
Une gare basse empreinte carbone	13
Le coût de la gare	13
LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	14
Les enjeux hydrauliques.....	14
Les enjeux acoustiques	15

¹ Le dossier de concertation du projet Secteur Cannes – Antibes – Concertation 2019- Septembre est disponible sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>



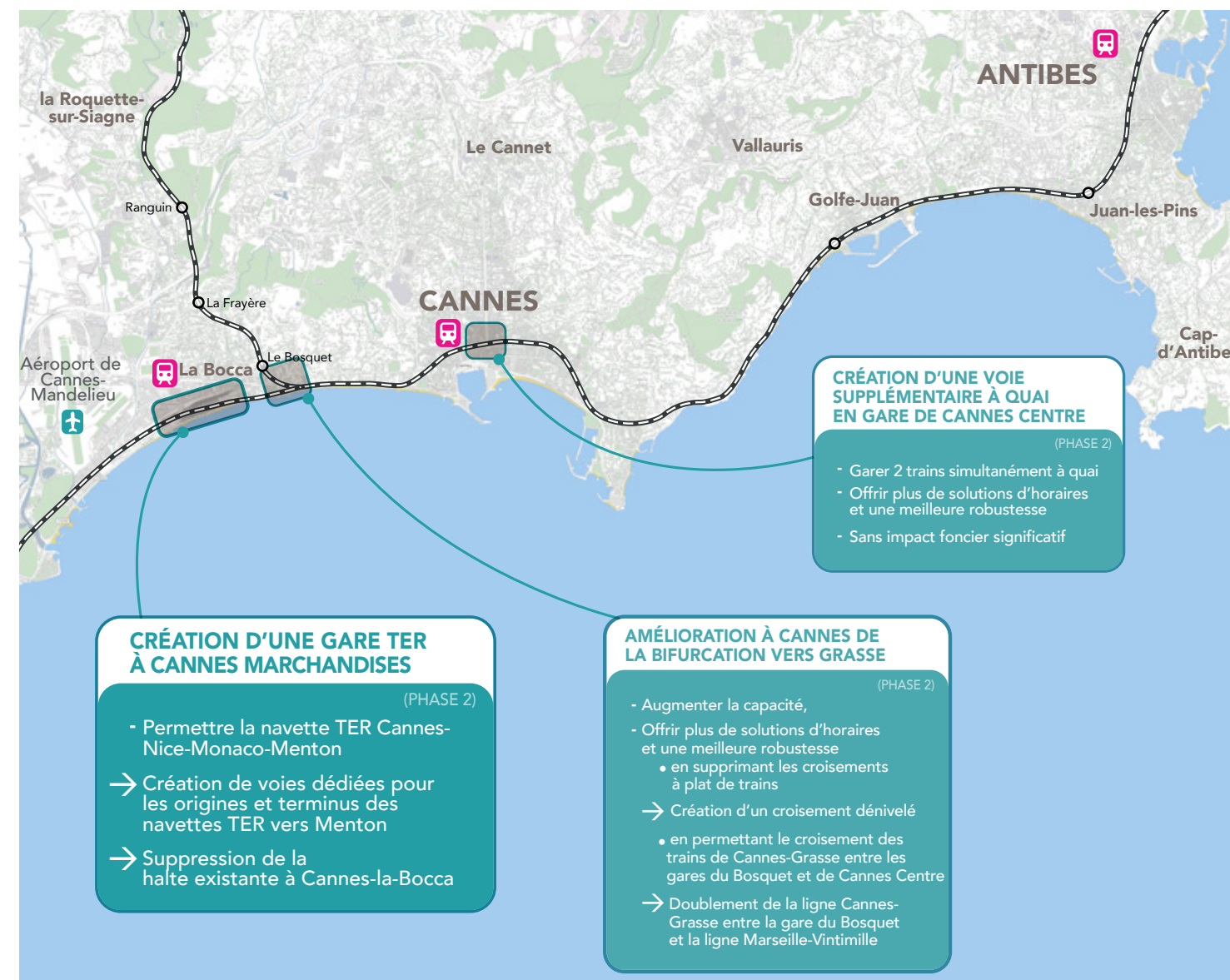
LA PHASE 2 DE LA LNPCA SUR LE TERRITOIRE¹

LES AMÉNAGEMENTS SUR LE SECTEUR DE CANNES

Les aménagements de la navette ferroviaire azurée sont prévus en phase 2 du projet LNPCA, à l'horizon 2035, et visent à permettre sur la ligne littorale entre Cannes et Menton la circulation de 8 à 9 trains par heure et par sens, dont 6 TER.

Sur le secteur de Cannes, ces aménagements portent sur :

- La création d'une 4^e voie en gare de Cannes Centre ;
- La dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- La création d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER (la gare TGV sur ce même site est prévue en phase 3).



¹ Les 4 phases du projet LNPCA sont détaillées dans le dossier de concertation de juin 2019, téléchargeable sur le site internet www.lignenouvelleprovencecotedazur.fr.

LES APPORTS DES AMÉNAGEMENTS DE PHASE 2

Les objectifs du projet sont de poursuivre l'amélioration de la régularité des trains, constatée en 2019 grâce aux actions conjointes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Autorité Organisatrice des Mobilités, et de SNCF Mobilité, et d'augmenter la fréquence cadencée des trains du quotidien, dans une logique de RER.

Le nombre d'arrêts important, l'hétérogénéité et la quantité des trains qui empruntent la ligne littorale à l'heure de pointe et les temps perdus au niveau de la bifurcation vers Grasse à La Bocca sont autant de facteurs de fragilité du système ferroviaire, dans lequel tout incident entraîne une cascade de retards.

Les investissements proposés, combinés avec le nouveau système de signalisation ERTMS¹, visent à la fois à renforcer la robustesse du réseau et aussi à permettre d'augmenter la desserte TER sur la ligne littorale.

LES SERVICES POSSIBLES EN HEURE DE POINTE

Entre Cannes et Menton, en heure de pointe, la desserte des gares principales pourrait être portée à 6 TER par heure et par sens (contre 4 au mieux aujourd'hui) et celle des autres gares à 4 TER par heure et par sens (contre 2 aujourd'hui). La gare TER de La Bocca serait desservie par 4 trains par heure et par sens au lieu de 2 trains par heure et par sens actuellement.

LES SERVICES POSSIBLES SUR LA JOURNÉE

L'aménagement sur le site de Cannes Marchandises, tel que présenté à la concertation, permet une desserte de 4 TER par heure et par sens au lieu de 2 actuellement.

Suivant la politique de l'Autorité Organisatrice des Mobilités, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sur la répartition entre heures de pointe et heures creuses, la nouvelle gare TER de Cannes La Bocca pourrait être desservie par 58 TER par jour, avec un bilan socio-économique acceptable, contre 29 environ actuellement. Cette évolution permettra un report modal significatif de la voiture vers le train.

Légende :

Fréquence des trains portée par le type de trait

- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- pointillé court = train non cadencé

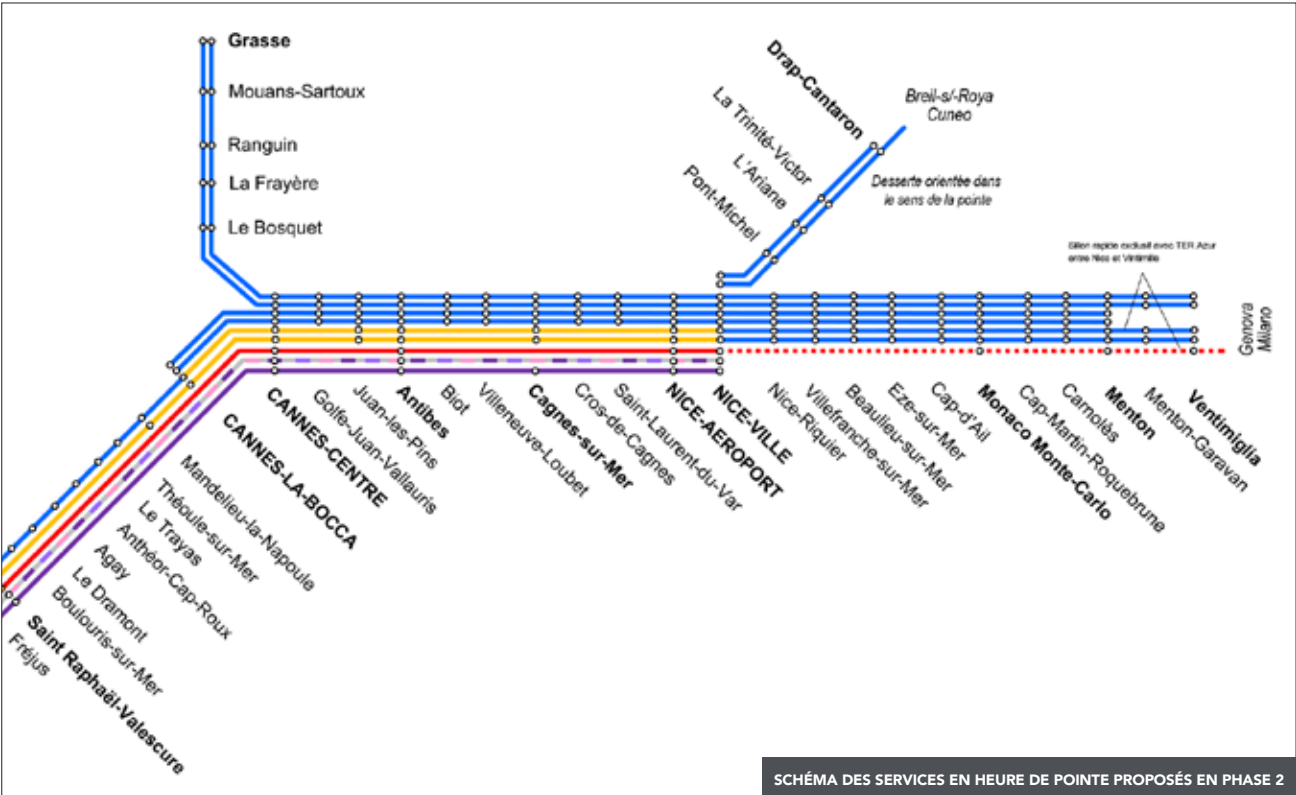
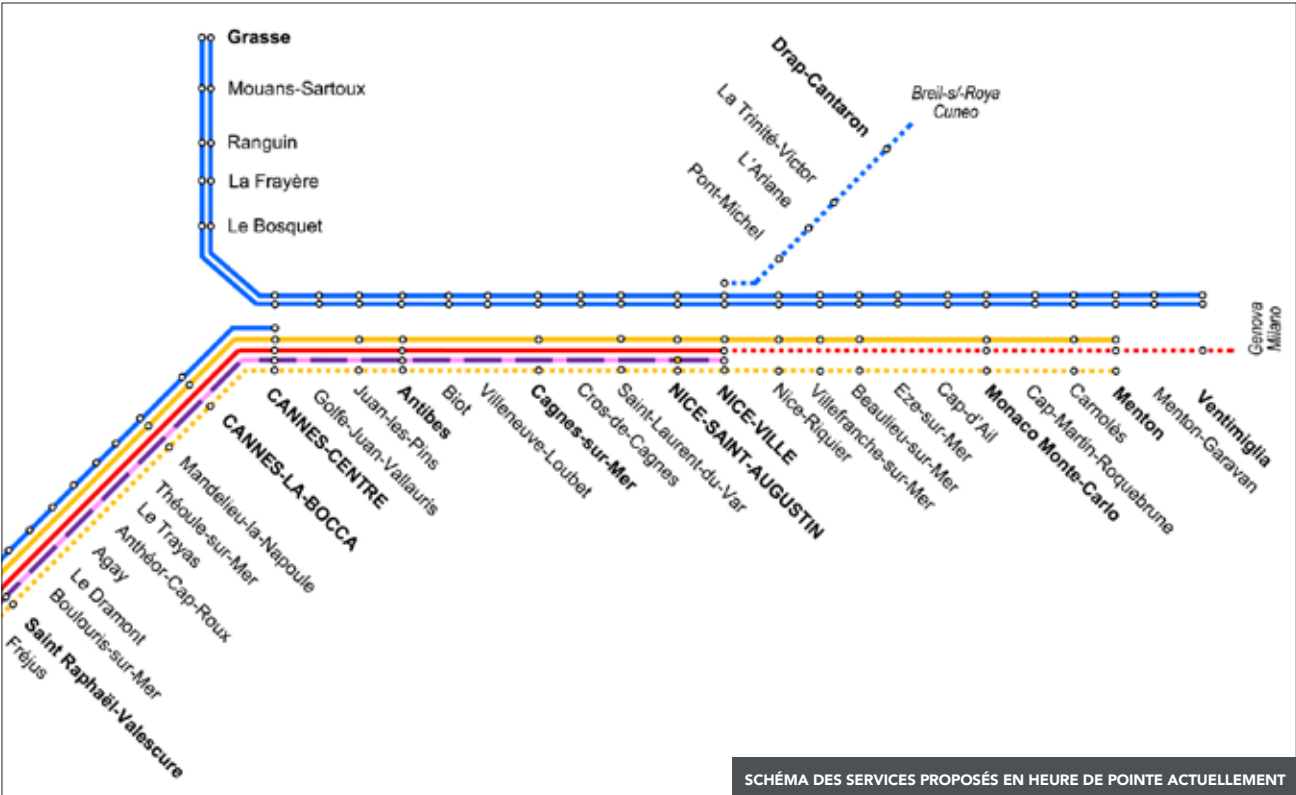
Arrêts :

- systématique
- non systématique

Type de trains représenté par la couleur

TER : Omnibus — / Semi-direct : — / Interville : —

Trains nationaux et internationaux : Direction Paris : — Direction vallée du Rhône et autres régions : — Direction Bordeaux ou Barcelone : —



¹ ERTMS : European Rail Traffic Management System



LES CARACTERISTIQUES DE LA NOUVELLE GARE TER DE CANNES LA BOCCA

UNE GARE AU CŒUR DU PROJET D'AMÉNAGEMENT URBAIN DE CANNES BOCCA GRAND OUEST

La future gare TER de Cannes La Bocca se situerait à environ 1,5 km à l'ouest de l'actuelle gare de La Bocca, au cœur d'un quartier en pleine mutation.

En effet, en interface avec le site ferroviaire, de nombreux projets de développement urbains structurants sont et seront engagés par la Ville de Cannes et l'Agglomération Cannes Pays de Lérins :

- Le projet « BoccaCabana » sur le bord de mer (requalification du boulevard du Midi Louise Moreau), dont une première tranche a été réalisée justement au droit du SICASIL en 2017.
- Le projet « Bastide Rouge », technopôle de l'image et complexe cinématographique, campus universitaire, cité des entreprises, en cours de livraison au nord-ouest. Ce projet phare structurant permettra une métamorphose de l'entrée ouest de la ville et modifiera la structure démographique du quartier avec l'arrivée d'étudiants et d'entreprises.
- Le projet urbain « Cannes Bocca Grand Ouest » qui envisage une restructuration complète du secteur Roubine/Frayère avec la préservation des formes urbaines traditionnelles sur la partie est et une requalification des zones industrielles en quartier urbain entre l'aéroport de Mandelieu et le centre-Ville de Cannes La Bocca.



Ce projet urbain « Cannes Bocca Grand Ouest » est envisagé en deux grandes phases :

- la 1^{re} phase serait développée sur la partie est, autour de la friche « Ansaldobreda », entre les avenues de la Roubine et l'avenue Francis Tonner, au même horizon que la gare TER (2035), voire même avant pour certaines de ses composantes ;
- la 2^e phase, en direction de l'ouest et du nord de la future gare, serait réalisée à l'horizon 2050, celui de la phase 3 du projet LNPCA (gare TGV).

Le projet « Cannes Bocca Grand Ouest », inscrit dans le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 18 novembre 2019, fait l'objet d'une Servitude d'Attente de Projet (S.A.P., article L.151-41 du Code de l'urbanisme) afin de limiter, à court terme, l'urbanisation du secteur dans l'attente de la définition plus précise et plus opérationnelle du projet.

Le projet « Cannes Bocca Grand Ouest » identifie un « quartier nouvelle gare », ainsi que le dévoiement de la Frayère.

Le projet de gare se présente donc comme un levier important, concourant aux ambitions portées par la Ville pour ce quartier. La gare serait ainsi à la croisée des deux axes verts du schéma d'aménagement urbain :

- L'axe est-ouest qui relie l'aéroport de Mandelieu au centre-Ville de Cannes La Bocca, avec un parc aménagé le long du faisceau ferroviaire ;
- L'axe nord-sud qui relie « l'arrière-pays » à la mer et le long duquel la Frayère serait déviée à terme.

La gare ferait ainsi le lien entre le futur quartier de la Roubine au nord et le bord de mer au sud.



UNE GARE QUI TIENT COMPTE DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENTS URBAIN ET FERROVIAIRE DE LONG TERME

L'emplacement retenu pour la nouvelle gare TER prend en compte les perspectives à long terme (horizon 2050) à la fois de la trame urbaine envisagée et de la future gare TGV.

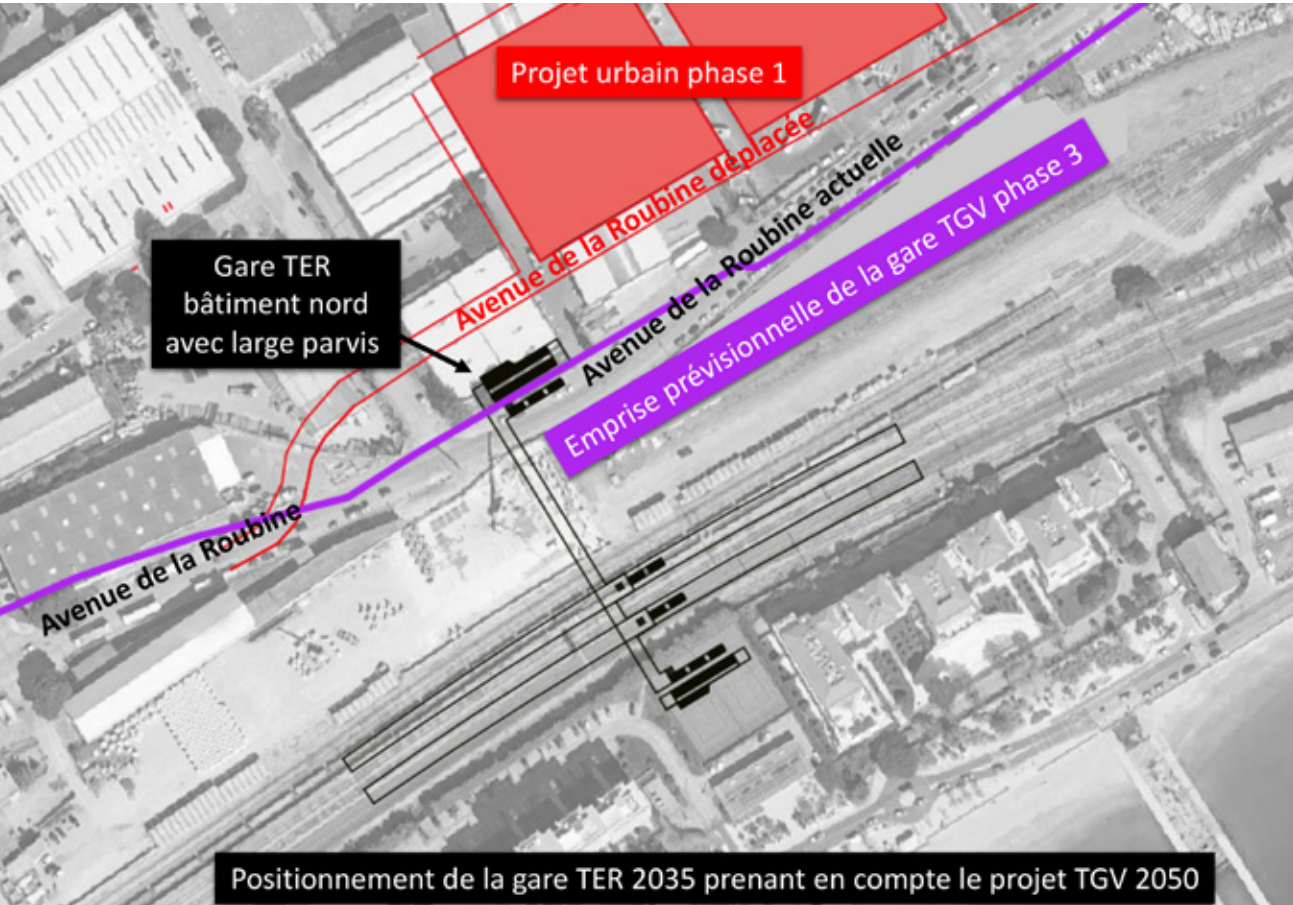
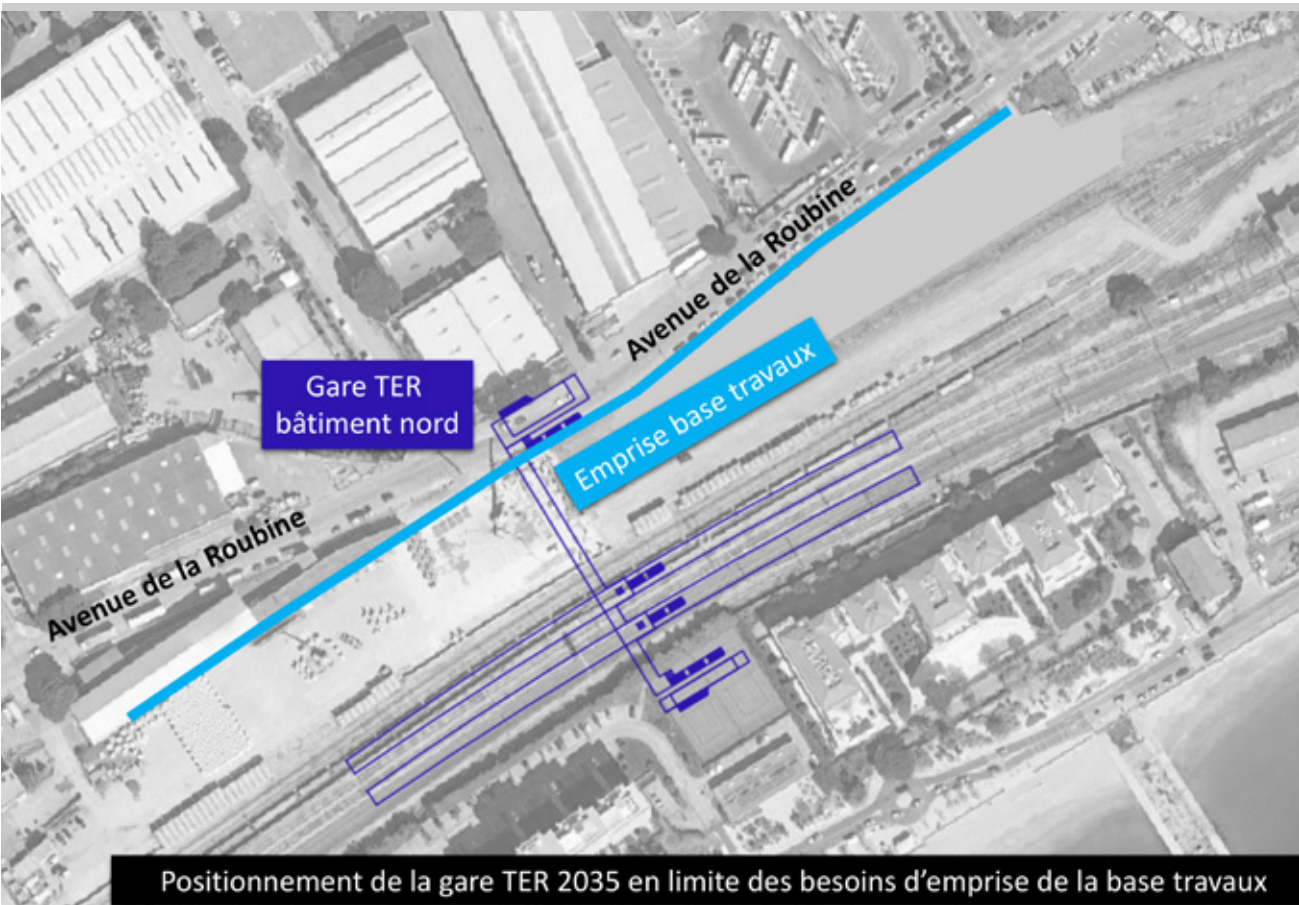
La gare TER devrait être implantée à l'extérieur de la plateforme ferroviaire existante, qui répond aux besoins de gestion des circulations et de stationnement des trains de fret, et constitue une base travaux stratégique pour l'entretien lourd des voies ferroviaires des Alpes-Maritimes¹.

Comme le montre la figure ci-dessous, le bâtiment voyageurs de la future gare, dans une perspective minimaliste, empiéterait inévitablement sur le tracé actuel de l'avenue de la Roubine.

Dans ces conditions, il est proposé que la nouvelle gare TER, considérée comme l'amorce de la future gare TGV :

- anticipe les besoins fonciers de la future gare TGV, tels qu'esquissés dans les études préliminaires de 2017 et soit donc positionnée à l'extérieur de cette emprise ;
- bénéficie d'un parvis de 20 mètres de large pour assurer le bon fonctionnement de la future gare TGV.

Ceci implique que l'avenue de la Roubine soit décalée de 40 mètres vers le nord et assure ainsi la desserte du parvis de la gare. Ce décalage serait réalisé à l'est de la gare dans le cadre de la première phase du projet « Cannes Bocca Grand Ouest », avec un raccordement à l'ouest sur son tracé actuel.



¹ Les fonctions ferroviaires du site de Cannes Marchandises sont détaillées dans le dossier de concertation du secteur Antibes-Cannes de septembre 2019.

L'ORGANISATION DE LA NOUVELLE GARE TER

La nouvelle gare TER de Cannes La Bocca serait constituée d'un bâtiment voyageurs principal, au nord des voies principales, sur l'avenue de la Roubine, et d'un bâtiment voyageurs secondaire, au sud, donnant sur le boulevard du Midi.

Outre les services de billetterie, ces bâtiments voyageurs pourraient comprendre les services suivants :

- Des locaux commerciaux,
- Des locaux de services à vocation environnementale, par exemple, une maison du vélo (entretien et réparation) au 1^{er} niveau du bâtiment sud,
- Des espaces de vente de producteurs agricoles locaux comme des maraichers au 1^{er} niveau du bâtiment voyageurs nord.

Ces bâtiments voyageurs seraient directement reliés par une passerelle de 5 mètres de large, 110 mètres de long et de 8 mètres de haut.

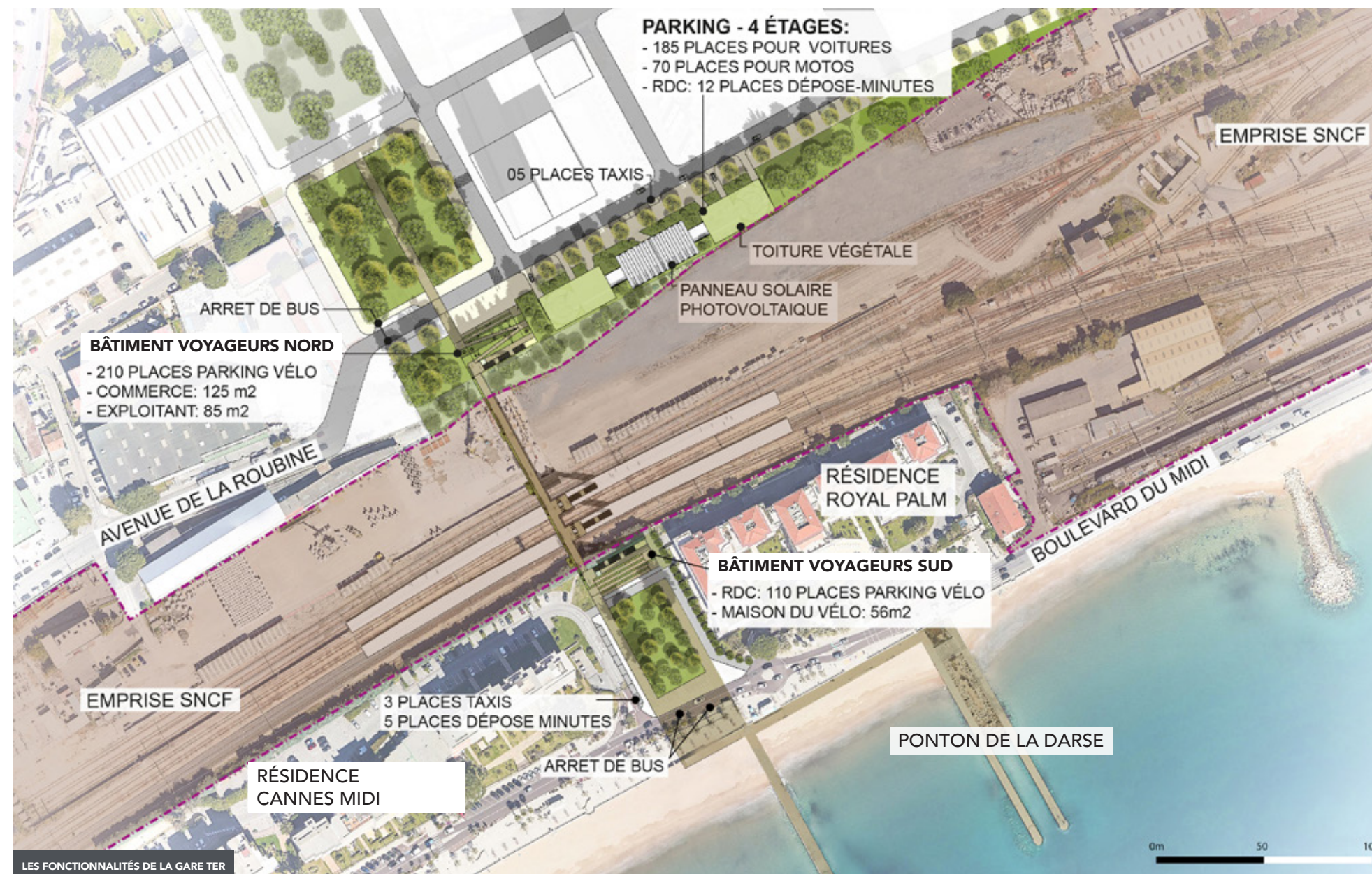
Cette passerelle permettrait aux voyageurs d'accéder aux quais par des escaliers et des ascenseurs, tout en permettant également de traverser le plateau ferroviaire et passer de l'avenue de la Roubine au bord de mer. Les matériaux et couleurs utilisés pour la passerelle seraient repris pour les grands abris des quais et pour les espaces clos des bâtiments voyageurs.

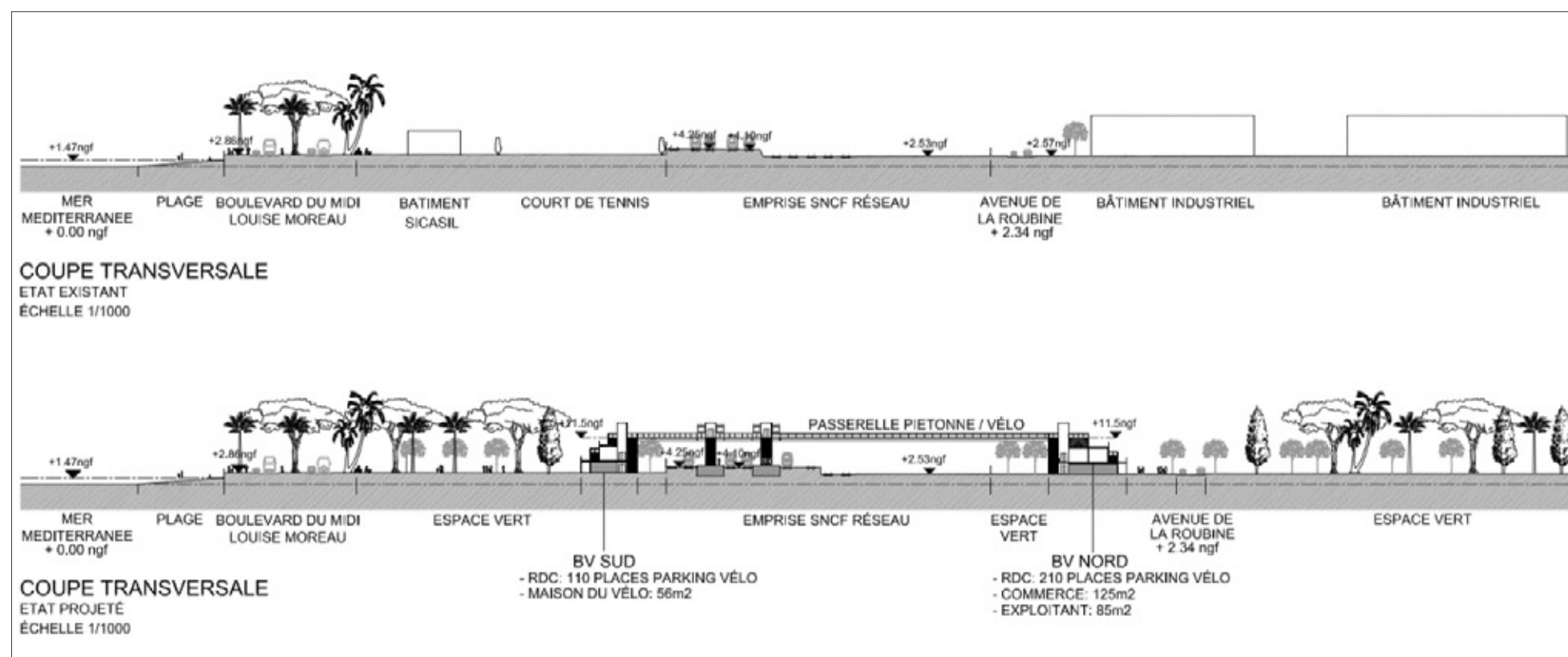
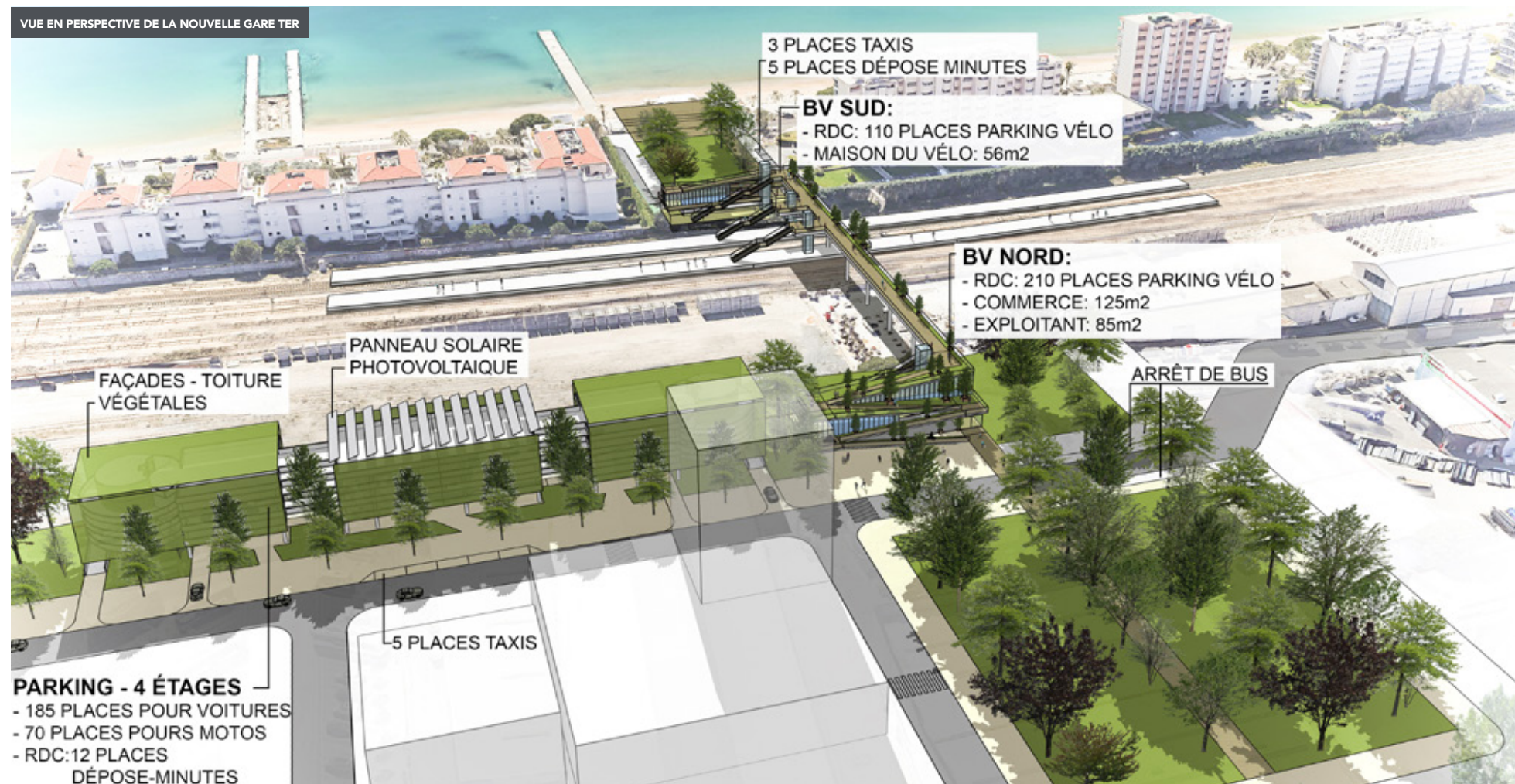
L'accès à cette passerelle se ferait par de larges rampes inclinées, situées au niveau de chacun des bâtiments voyageurs. Ces rampes, également utilisables par les

cyclistes, constitueraient les toitures des bâtiments voyageurs.

Le bâtiment voyageurs principal (au nord), implanté à la croisée de deux futurs axes verts du développement urbain, serait conçue avec une présence végétale dominante. En particulier, deux espaces verts seraient prévus, d'environ 1700 m² côté nord et d'environ 1200 m² côté sud.

Afin qu'elle intéresse, au-delà des usagers quotidiens du territoire, les touristes en saison, des espaces et services pour tous pourraient être envisagés dans les bâtiments voyageurs.

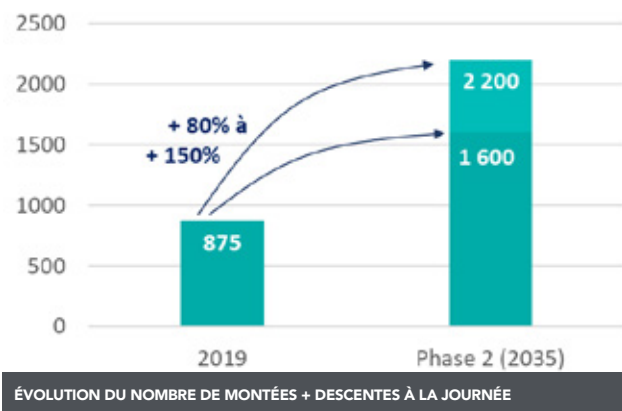




UNE GARE ATTRACTIVE

En 2019, la gare de Cannes La Bocca était fréquentée par 1000 usagers / jour en moyenne. Cette fréquentation, plutôt stable depuis 10 ans, pourrait être amenée à évoluer significativement dès lors que l’offre de services ferroviaires serait augmentée.

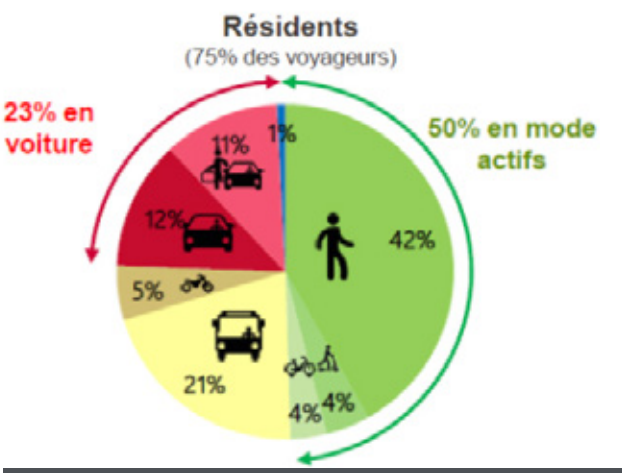
Les études de trafic indiquent que la fréquentation de la future gare, à l’horizon 2035, devrait plus que doubler par rapport à la gare actuelle.



Les destinations des usagers de la gare résidant à La Bocca (enquête ENOV septembre-octobre 2020)¹ sont les suivantes :

- 81% vers l’est :
 - 13% vers Cannes centre
 - 21% entre Cannes et Nice
 - 43% à Nice
 - 4% au-delà de Nice
- 19% vers l’ouest, jusqu’aux Arcs essentiellement.

Les usagers rejoignent la gare essentiellement en privilégiant les modes actifs (50%) et en transports en commun (21% des résidents qui partent travailler, 27% des visiteurs qui arrivent en gare). La part modale de la voiture est relativement faible, comparativement à d’autres gares.



UNE INTERMODALITÉ ET UNE ACCESSIBILITÉ FAVORISÉES

Les deux parvis de la gare, d’environ 1 400 m² au nord et d’environ 850 m² au sud accueilleraient différents équipements d’intermodalité :

- 2 quais de bus par sens, au nord sur l’avenue de la Roubine et 1 quai de bus par sens, au sud sur le boulevard du Midi
- 17 places de dépose-minute, dont 12 au nord et 5 au sud
- 2 stations de taxis de 5 places au nord et 3 places au sud
- Un parking aérien de 185 places, sur 4 niveaux, au nord, dans le prolongement du bâtiment voyageurs, constituant un écran acoustique pour les riverains du quartier
- Plus de 300 places de stationnement vélos possibles dans les bâtiments voyageurs (le besoin à la mise en service est estimé à 160 places). Ces stationnements, sécurisés par une clôture, seraient directement connectés aux pistes cyclables pour lesquelles la Ville déploie un important projet de développement.

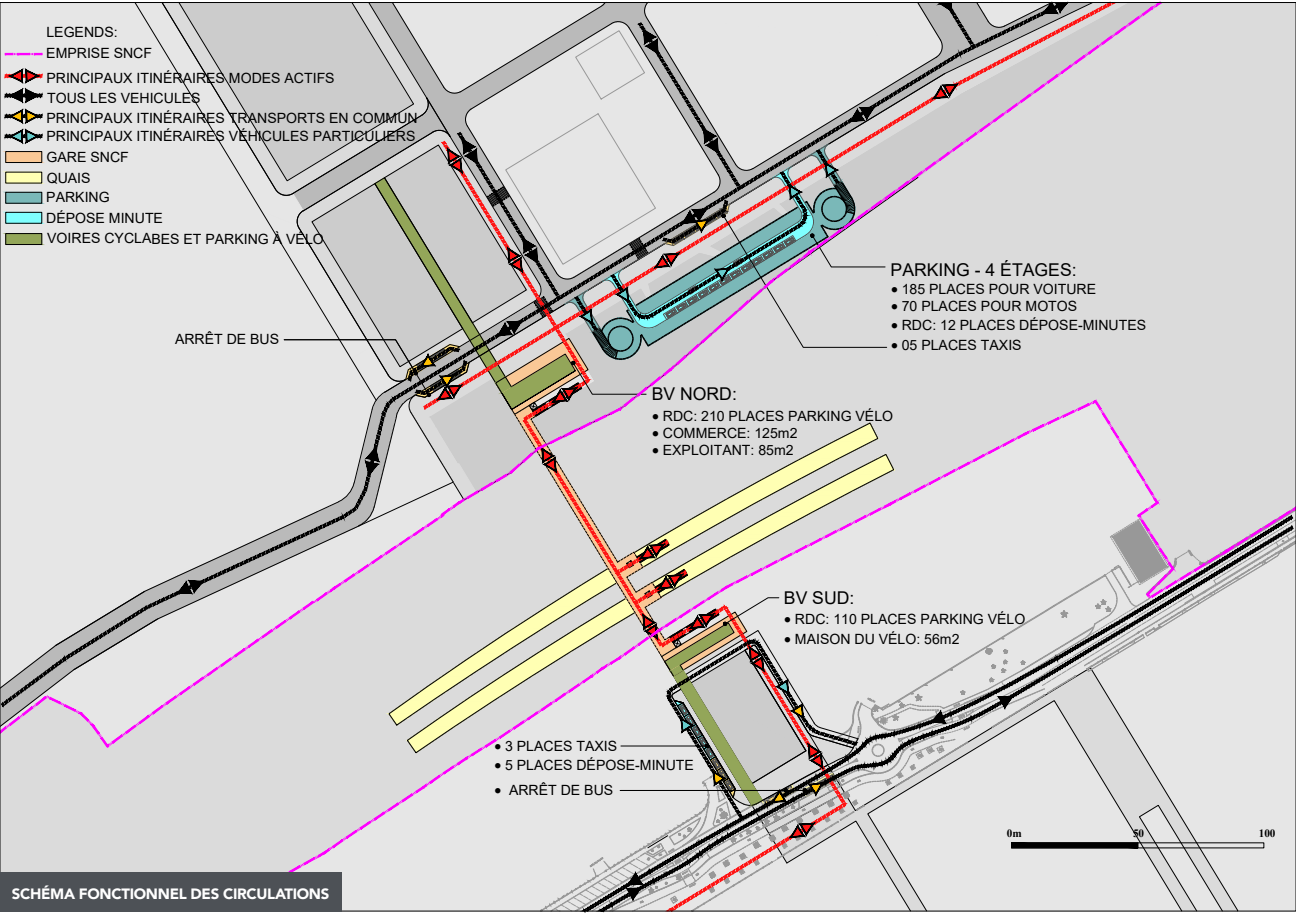
L’offre de transports en commun, d’équipements pour les modes actifs (marche à pied, vélo) et d’accès en voitures est intégrée au schéma de développement du quartier pour assurer une parfaite complémentarité entre les différents modes de transport. Le Plan de Mobilités de la Communauté d’Agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL), qui sera proposé à la concertation en 2020 et 2021, intégrera le fonctionnement prévisionnel de la gare, afin d’en renforcer l’accessibilité.

- Les deux axes verts nord-sud et est-ouest permettraient de relier la gare en modes actifs respectivement au futur quartier vers le nord et au centre-ville de La Bocca en longeant les voies ferrées.

- Le projet de desserte en transports en commun étudié dans le cadre du Plan de Mobilité de la CACPL permettrait de connecter la gare dans 7 directions différentes. En effet, la gare serait desservie par :
 - 3 lignes passantes : du côté nord, la ligne Palm Express C (Cannes centre - Bastides) et la ligne 11 (Le Cannet - Thalès) et du côté sud, la ligne 22 (Théoule – La Napoule - Cannes centre)
 - 1 ligne terminus, la ligne 14 (Gare Cannes La Bocca – Aéroport Cannes-Mandelieu via Thales Alenia Space) au nord de la gare.



¹ L’enquête a été conduite avant le second confinement. Toutefois, les chiffres de fréquentation sont affectés par l’épidémie de COVID 19. On peut considérer toutefois que les répartitions de destination et de mode d’accès restent valables.



UNE GARE BASSE EMPREINTE CARBONE

La nouvelle gare serait conçue avec une forte ambition de réduction de son empreinte carbone. Ainsi :

- 10% des places de parking prévues seraient équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- Les surfaces importantes, comme le toit du parking, pourraient être utilisées pour accueillir des panneaux de production d'électricité photovoltaïque ;
- Les matériaux utilisés seraient biosourcés et géosourcés, locaux dans la mesure du possible,
- L'architecture privilégierait les espaces extérieurs protégés plutôt que les surfaces fermées ;
- L'utilisation de puits provençaux et de pompes à chaleur, plutôt que de climatiseurs et chaudières à gaz, serait privilégiée.

LE COÛT DE LA GARE

L'opération globale est estimée à 142 M€ (conditions économiques janvier 2019) en euros constants.

Les coûts réels à financer seront exprimés en euros courants, selon le calendrier décidé de l'opération.

L'anticipation du positionnement de la gare par rapport aux projets ferroviaires et urbains à long terme constitue un écart significatif de programme par rapport à celui en référence pour la concertation 2019. À programme constant, les coûts de l'opération seraient inférieurs aux coûts présentés en 2019 (139 M€ aux CE 01/2019). Ce choix devra être confirmé en Comité de Pilotage.





LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

LES ENJEUX HYDRAULIQUES

Les débordements de la Frayère et de la Roquebillière ont fortement touché le secteur de La Bocca en octobre 2015.

La Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins a engagé un programme d'aménagement de protections contre les inondations (PAPI 2021-2026, avec une vision à 2039) pour réduire les débordements dans ce secteur.

Un schéma directeur hydraulique de la zone programmera, dans le cadre des « espaces stratégiques de requalification » prévus dans le projet de Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) en cours d'élaboration par les services de l'État, la recomposition urbaine du secteur, de façon à s'assurer que la vulnérabilité des personnes et des biens sera globalement réduite.

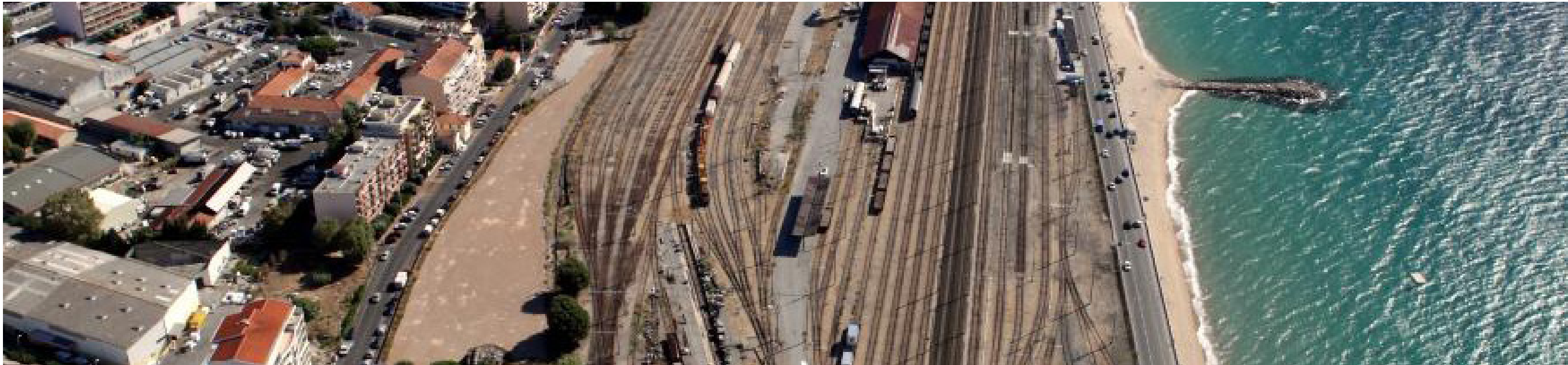
Le PPRI autorise l'implantation de la gare en zone inondable. Les lieux d'accueil des agents et du public seraient bien évidemment construits au-dessus de la cote de référence du PPRI et le parking silo serait construit avec un 1^{er} niveau inondable, conformément aux prescriptions du PPRI.

Le projet de gare entraînerait un empiètement limité des quais nord et du bâtiment voyageurs sur la zone inondable (7 000 m² d'empiètement, soit environ 10 000 m³ en zone inondable identifiée dans le projet du PPRI).

Un nouvel ouvrage pluvial construit à travers la plateforme ferroviaire, d'environ 5 m² de section¹, renforcerait le réseau existant, permettrait de compenser cet empiètement et assurerait une amélioration de la situation par rapport à une crue de type de celle 2015.

¹ Une étude hydraulique, réalisée dans le cadre de l'étude d'impact, fixera précisément les dimensions de l'ouvrage





LES ENJEUX ACOUSTIQUES

Une étude acoustique a été réalisée à l'été 2020 sur le périmètre élargi du site de Cannes Marchandises, incluant l'ensemble des bâtiments périphériques exposés au bruit du site.

Des mesures acoustiques et un comptage routier ont été réalisés en juillet 2020 afin de définir l'ambiance sonore actuelle de l'ensemble des bâtiments. Une modélisation acoustique a ensuite été réalisée afin de caractériser l'exposition au bruit de ces bâtiments à l'horizon du projet.

L'étude a différencié l'émission de bruit de 3 activités distinctes sur le site, à savoir le bruit des circulations ferroviaires, le bruit généré par la future gare et le bruit de toutes les autres activités et en particulier celui des opérations de chargement / déchargement.

LE BRUIT DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES

La réglementation qualifie de « zone d'ambiance sonore modérée » une zone où le niveau de bruit est inférieur à 65 dB (A) le jour et à 60 dB (A) la nuit.

Aujourd'hui, les bâtiments de la zone Pierre & Vacances sont situés en zone d'ambiance sonore modérée de nuit : les niveaux de bruit en façade sont supérieurs à 65 dB(A) la journée mais inférieurs à 60 dB(A) la nuit. Les bâtiments situés sur l'avenue de la Roubine et sur le boulevard du Midi sont en zone d'ambiance sonore modérée de jour comme de nuit.

À proximité de la future gare TER de Cannes La Bocca, la modélisation acoustique a mis en avant une diminution globale des niveaux de bruit émis par les circulations ferroviaires à l'horizon 2035 par rapport à la situation actuelle, et ce malgré l'augmentation du trafic. Cette baisse des niveaux sonores émis s'explique par la suppression des trains CORAIL qui sont bruyants, car équipés de semelles de frein en fonte, mais aussi par la baisse globale des vitesses de circulation en traversée du secteur et par l'arrêt de tous les TER dans la gare nouvelle TER à Cannes Marchandises¹.

Les niveaux de bruit calculés à l'horizon de réalisation du projet au droit des différents bâtiments montrent que :

- le jour, le niveau sonore serait globalement équivalent, avec des diminutions à proximité de la future gare et des augmentations lorsqu'on s'en éloigne, limitées à une amplitude de 2 dB²
- la nuit, l'augmentation du niveau sonore avec la situation actuelle serait inférieure à 2 dB dans tout le secteur.

Ainsi, l'étude ne met pas en évidence de modifications significatives des niveaux de bruit supérieure à 2 dB(A) au sens du décret n° 95-22. La mise en œuvre de mesures de protections acoustiques ne serait pas requise dans le cadre du projet LNPCA de part et d'autre de la gare.

LE BRUIT LIÉ À LA GARE TER

L'étude acoustique au niveau de la gare TER de Cannes-la-Bocca a consisté à :

- évaluer les sources de bruits de la future gare, à savoir les bruits liés à la diffusion des annonces du système de sonorisation des quais, au fonctionnement des équipements électromécaniques de la gare (ascenseurs,...) et aux mouvements des trains à leur arrivée, stationnement et départ dans la gare ;
- simuler leurs effets en façade des bâtiments situés à proximité.

L'étude a montré que le bruit généré par l'ensemble de ces sources sonores est en deçà des valeurs maximales autorisées par la réglementation relative à la lutte contre les bruits de voisinage (décret n°2006-1099), à savoir une variation maximale de +5dB(A) de jour et +3dB(A) de nuit.

Cependant, il a été relevé que la sonorisation classique des quais sans aucune mesure de réduction du bruit occasionnerait vraisemblablement une gêne significative chez les riverains les plus proches.

Les simulations réalisées ont démontré qu'un ajustement des annonces aux besoins réels permettrait de réduire l'impact des bruits de la gare sur les riverains. Cet ajustement se traduirait par :

- L'installation de haut-parleurs directionnels
- Le déclenchement des annonces sonores uniquement en cas de présence sur les quais
- Le réglage du niveau sonore des annonces au niveau de bruit ambiant.

LE BRUIT LIÉ AUX AUTRES ACTIVITÉS DU SITE FERROVIAIRE

Le diagnostic acoustique du site a permis de montrer que les activités du site de Cannes-Marchandises ont une influence faible sur les niveaux de bruit actuels en façade. Les principales activités bruyantes sont des opérations de chargement /déchargement de matériaux, neufs ou usagers, des chantiers ferroviaires du département. Ces activités sont principalement localisées dans la partie nord du site. Les bruits générés par les chutes de matériaux sont perceptibles depuis l'avenue de la Roubine mais à des niveaux mesurés suffisamment faibles (<65 dB(A)) pour ne pas constituer une source de gêne.

¹ Le niveau d'émission sonore d'un train diminue lorsque sa vitesse de circulation baisse.

² Il est à noter que c'est à partir d'une évolution de 2 dB qu'une variation d'émission sonore commence à être perceptible à l'oreille humaine.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

**POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN**

Comment participer à la concertation sur la nouvelle gare de Cannes La Bocca ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution sur le **site internet LNPCA** : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En retournant votre avis **par courrier** à :
SNCF Réseau - Mission LNPCA - Gare TER de Cannes La Bocca
Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette
BP 85404 - 13567 Marseille cedex 02
- En déposant votre avis sur les **registres disponibles en mairie annexe de La Bocca**
- En prenant rendez-vous pour une **permanence avec le maître d'ouvrage**, soit par téléphone, au 06 41 17 64 11, soit via le lien <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Cannes-La-Bocca>
- En vous inscrivant¹, à la réunion publique qui aura lieu, en accès distant et en présentiel si les conditions sanitaires le permettent, le 10 décembre à 18h :
 - par téléphone au **06 41 17 64 11**
 - via le lien <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Cannes-La-Bocca>

¹ : les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauge des salles...) ou permettre en cas de besoin de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  [@ProjetLNPCA](https://twitter.com/ProjetLNPCA)

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :

