

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

# RÉUNION PUBLIQUE CANNES, LE 31 MARS 2021

VERBATIM

# BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

## DATE ET MODE D'ORGANISATION

31 mars 2021, à 18 heures

En visioconférence

VERSION ## DU 12/04/2021

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



**ANIMATION/FACILITATION**

<b>Stéphane SAINT-PIERRE</b>	<b>Animateur – Cabinet NICAYA Conseil</b>
<b>Blandine PERICHON</b>	<b>Modératrice des échanges – Cabinet NICAYA Conseil</b>
<b>Laurence GONTARD</b>	<b>Régisseuse – Cabinet NICAYA Conseil</b>
<b>Elise RIBARDIERE</b>	<b>Support technique – Cabinet NICAYA Conseil</b>
<b>Philippe QUEVREMONT</b>	<b>Garant de la concertation – Commission nationale du débat public</b>

**INTERVENANTS**

<b>Jean-Marc ILLES</b>	<b>SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA</b>
<b>Robert POLICHT</b>	<b>SNCF Réseau – Responsable zone 06</b>
<b>Alexis ROTSEISIS</b>	<b>SNCF Réseau - Mission LNPCA – Responsable exploitation</b>
<b>Damien TOMASI</b>	<b>SNCF Réseau – Mission LNPCA – Responsable du pôle Environnement et développement durable</b>
<b>Laurent VELU</b>	<b>SNCF Réseau – Expertise CSPF</b>

**NOMBRE DE PARTICIPANTS :** 125 personnes (SNCF Réseau et prestataires inclus)

# SOMMAIRE

<b>ACCUEIL</b>	<b>4</b>
+ CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA RÉUNION	4
+ PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS	5
+ CHARTE POUR CETTE REUNION	7
<b>LA CONCERTATION PUBLIQUE 2021</b>	<b>8</b>
<b>LE PROJET DE DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE</b>	<b>9</b>
+ LES EVOLUTIONS DU PROJET	10
+ LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE AZUREENNE	12
+ LES CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION ET LES AMELIORATIONS APORTEES	12
+ UNE HYPOTHESE DE PHASAGE TRAVAUX	17
+ LA PRISE EN COMPTE DE L'ACOUSTIQUE	20
<b>ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS</b>	<b>25</b>
<b>LES SUITES</b>	<b>101</b>

SNCF Réseau  
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LNPCA  
Les Docks – Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02



*La réunion s'ouvre à 18 heures.*

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

*Chaque participant, une fois connecté, se présente et effectue un test vocal.*

*Il est ensuite procédé à des ajustements techniques.*

## ACCUEIL

### Stéphane SAINT-PIERRE

Il est 18 heures 08. Nous allons démarrer la séance. Bienvenue à toutes et à tous à cette réunion de concertation qui s'inscrit dans le cadre de la concertation complémentaire organisée par SNCF Réseau sur le projet de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, et plus spécifiquement sur le traitement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, avec la ligne Marseille-Vintimille. Bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue pour cette séance qui est organisée en visioconférence, qui sera réalisée de la meilleure manière qui soit. Bien entendu, même si cette réunion se tient sous un format distanciel, elle se déroule de manière aussi proche que possible d'une réunion publique plus classique, comme vous les connaissez habituellement.

## CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

### Stéphane SAINT-PIERRE

Quelques consignes pour le déroulement. Nous sommes accompagnés ce soir de Philippe QUEVREMONT, garant indépendant, qui dira quelques mots en tout début de séance. Il est mandaté par la Commission nationale du débat public (CNDP) et il veillera au bon déroulement de cette réunion.

Je partage avec vous le fait que cette réunion est enregistrée à la fois au niveau des prises de parole et au niveau de la vidéo. Cela nous permettra de mettre en ligne l'enregistrement, et de nous appuyer sur les échanges enregistrés pour la synthèse et le bilan de la concertation qui seront réalisés à l'issue du 15 avril prochain, date de fin de cette concertation.

Comme nous sommes plus de 100 participants, on coupe les micros pour éviter les interférences. Certaines personnes oublient, font du bruit. Je vais vous donner quelques éléments repères sur le déroulement. Bien entendu, on vous proposera au cours de la séance de solliciter la parole en activant la petite main. Pour cela, vous allez sur votre écran, dans « participants ». L'onglet « participants » s'ouvre, et tout en bas, vous avez la possibilité d'activer cette main, ce qui signifiera que vous sollicitez la parole. Bien entendu, on vous donnera la parole dans la phase d'échanges. Nous tâcherons de donner la parole à tous les participants, bien entendu.

Simplement, je partage avec vous que lorsque plusieurs personnes demandent la parole en même temps, évidemment, on ne peut pas vous la donner en même temps. On le fera donc de manière successive, et on le fera à plusieurs moments durant la séance pour vous permettre de poser des questions, d'intervenir ou de donner un avis. Comme nous sommes assez nombreux, je le répéterai après la présentation du projet qui sera faite par SNCF Réseau, mais on vous proposera un peu de concision, de prendre la parole pendant moins de deux minutes pour pouvoir laisser le temps aux échanges, et éventuellement à d'autres personnes de formuler leurs interventions. Voilà pour le volet consignes sur la réunion à distance.

## PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS

### Stéphane SAINT-PIERRE

Vous allez avoir plusieurs intervenants de SNCF Réseau qui vont intervenir. Jean-Marc ILLES est responsable de la mission LNPCA et directeur territorial adjoint. Dans les équipes de Jean-Marc ILLES, Robert POLICHT est plus spécifiquement en charge du projet et des opérations sur le traitement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse. Laurent VELU, Damien TOMASI et Alexis ROTSETIS interviendront pendant la présentation ou lors de la séquence d'échanges avec vous.

J'ai évoqué la présence de Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation. Vous voyez Élise RIBARDIÈRE qui vous assistera en cas de problème. Notez bien ce numéro sur un papier à côté de vous : 06.15.90.02.65. Je répète : 06.15.90.02.65. En cas de problème, vous vous adressez à Élise. Cela évite de « perturber » tous les participants à la réunion et cela permet d'avoir un traitement personnalisé du problème que vous pouvez rencontrer. Laurence GONTARD est aux manettes et passera l'ensemble des diapositives, ainsi que celles qui seront utilisées dans les phases de questions/réponses. Blandine PÉRICHON et moi-même, nous tâcherons de faire en sorte que vous puissiez vous exprimer au mieux et de répartir les prises de parole au fur et à mesure de vos demandes. Voilà pour les animateurs et les intervenants.

Je vous le rappellerai au moment des questions/réponses, mais il serait bien que vous vous représentiez quand vous prenez la parole pour dire d'où vous parlez, si vous représentez une copropriété, si vous êtes habitant d'un immeuble, que l'on puisse comprendre et vous situer.

Dans le déroulé, quelques recommandations que l'on est en train de terminer. Ensuite, le garant de la concertation prendra la parole, puis Jean-Marc ILLES et Robert POLICHT vous présenteront les principaux éléments du projet, ce qui s'est passé depuis la concertation précédente de 2019, le travail d'amélioration opéré sur le projet, les caractéristiques qui en résultent aujourd'hui et différents éléments relatifs aux travaux, aux questions de prise en compte des nuisances sonores, à l'ensemble des dimensions qui caractérisent le projet et ses évolutions.

On aura ensuite un temps d'échanges. On a mis une temporalité de base, mais bien entendu, comme nous sommes assez nombreux, nous prendrons le temps pour vous permettre de vous exprimer, et si cela dure plus que ce qui est indiqué ici, on le prendra sans aucune difficulté. Il y aura une mise en perspective par Jean-Marc ILLES à la fin de la réunion, concernant ce qu'il va se passer pour la suite, suite à cet échange et à la fin de la concertation du 1<sup>er</sup> mars au 15 avril. Il vous éclairera ensuite sur ce qui va se passer.

Dernier point, dernière recommandation avant de passer la parole à Philippe QUEVREMONT. Je ne sais pas pourquoi cela n'apparaît pas, mais ce n'est pas grave. SNCF Réseau souhaite recueillir vos points de vue et vos contributions. Pour cela, l'objectif est de le faire de la manière la plus bienveillante qui soit. Vous pouvez avoir un point de vue ; une autre personne participant à cette réunion peut en avoir un autre. Ce qui compte pour le maître d'ouvrage du projet est d'entendre tous les points de vue, de les prendre en considération pour la suite de la meilleure manière qui soit. Je vous demande à la fois du respect et de la considération pour les autres participants, en particulier s'ils ont un point de vue différent du vôtre, et de pouvoir vous écouter de manière respectueuse et avec bienveillance.

Je vous remercie beaucoup pour l'attention que vous avez pu porter à mes propos introductifs. Je passe la parole à Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation.

### **Philippe QUEVREMONT, garant de la Concertation**

Bonjour. Je suis, comme vous venez de le dire, garant de la concertation. Cela veut dire que je ne fais pas partie des équipes de SNCF Réseau. Je suis nommé par une autorité administrative indépendante. Mon rôle est décrit dans la loi par quelques mots très simples qui sont de veiller à l'information et à la participation du public. C'est ce que je fais. À ce titre, je me réjouis aujourd'hui que nous soyons nombreux, parce que cela veut dire que vous avez envie d'être informés, bien sûr, et de participer. Je pense que c'est heureux.

Au passage, je renouvelle les conseils de brièveté de l'expression, puisque cela permettra au plus grand nombre possible de personnes de s'exprimer, et parmi les conseils traditionnels que je donne à SNCF Réseau, d'exposer relativement brièvement les solutions qu'ils proposent, pour laisser le temps au public de s'exprimer.

Nous avons une particularité dans la réunion d'aujourd'hui. Elle arrivera en son temps, en ce sens qu'une association a annoncé vouloir déposer un projet alternatif. Elle aura la parole pour s'exprimer. Ce projet sera commenté et discuté par la suite. J'aurai peut-être l'occasion de revenir sur les règles du jeu qu'il convient de respecter en pareil cas. Je n'interviens dans ces réunions que lorsque c'est nécessaire. Je vous dis « peut-être à tout à l'heure ».

Juste une remarque à l'animateur, Stéphane SAINT-PIERRE. Il ne me semble pas que vous ayez précisé le mode d'emploi de ce que certains spécialistes appellent « le *chat* » et d'autres « le fil de

la discussion ». Comment doit-il être utilisé dans cette réunion où nous sommes nombreux ? Merci de votre attention et peut-être à tout à l'heure.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Le constat dans une réunion où l'on est très nombreux est que des conversations parallèles se développent. On verra au fil de la réunion s'il y a lieu de faire évoluer cette proposition, mais le format que l'on a adopté est, comme pour une réunion publique, de privilégier la prise de parole orale et les sollicitations que vous pourrez avoir en demandant la parole. Si l'on voit que ce n'est pas suffisant, on verra comment on fait évoluer cela. Pour l'instant, on ne vous propose pas d'utiliser le *chat*. Après la séquence de présentation liminaire qui va être assurée par SNCF Réseau, vous pourrez poser des questions à l'oral. Ainsi, l'ensemble des participants pourront écouter à la fois les questions et, s'il y a des réponses apportées par SNCF Réseau, les entendre également. Voilà le mode qui est privilégié.

## **CHARTE POUR CETTE RÉUNION**

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Je vous propose pour la suite ce que j'ai dit, en amont de la présentation de Philippe QUEVREMONT, vous m'en excuserez : respect et écoute, pas de jugement pour les questions posées et les points de vue qui s'exprimeront, et faire en sorte le plus possible que chacun puisse s'exprimer et être entendu pour ce qu'il a à apporter à cet échange qui est organisé. Je passe la parole à Jean-Marc ILLES, responsable de la mission LNPCA et directeur territorial adjoint pour vous présenter à la fois les éléments sur la concertation et sur le projet de traitement de la bifurcation Cannes-Grasse.

# LA CONCERTATION PUBLIQUE 2021

**Jean-Marc ILLES, Directeur régional adjoint, Chef de mission LNPCA, SNCF Réseau**

Bonjour à tous. Merci, Stéphane. Merci, Monsieur QUEVREMONT. Je suis Jean-Marc ILLES. Je suis le chef de la mission LNPCA. Je suis aussi directeur adjoint de SNCF Réseau.

## LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE SUR LE PROJET DE DÉNIVELLEMENT DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

**Jean-Marc ILLES**

Ce projet LNPCA s'appelle « Ligne Nouvelle », mais en pratique, il a évolué. C'est un projet d'amélioration de la ligne classique pour augmenter le trafic au quotidien des TER. Nous sommes là aujourd'hui, parce que les aménagements sur la ligne classique sont majeurs dans le projet malgré son nom. Ce sont bien des aménagements de ligne classique qui structurent le projet entre Marseille et Vintimille.

Un petit retour sur ce qu'il s'est passé en 2019. Le but de cette concertation est un complément de concertation. On en a déjà eu une en 2019. Il s'agit là de compléter ce qui a été fait sur le projet de dénivellation de la bifurcation. On va vous montrer les améliorations réalisées depuis la concertation, parce que des remarques avaient été faites comme quoi ce qui était fait n'était pas suffisant, et le contenu de cette opération optimisé. On va donc engager un débat sur ces évolutions.

Sur cette base, on pourra répondre aux questions des participants qui peuvent aller au-delà de l'objet exact de la concertation. On a parlé éventuellement d'interventions sur une solution alternative, ce qui est tout à fait possible. Il s'agit aussi de recueillir vos contributions sur les améliorations que l'on propose et si des choses peuvent être encore améliorées.

Je voudrais juste vous indiquer un petit moment important avant de regarder cela. Nous sommes à la deuxième concertation. Je crois que c'est la troisième réunion publique. Ce sont toujours des concertations. L'objectif est donc de prendre l'avis du public, d'avoir un échange avec le public. Il reste le moment un peu plus formel, un peu plus juridique, qui est l'enquête publique où le public pourra s'exprimer avec un commissaire enquêteur. Cela restera le moment d'expression vis-à-vis du projet. Nous sommes là encore en phase de concertation, d'échanges et d'informations. Le moment de bascule, un peu décisif, sera l'enquête publique, puis la déclaration d'utilité publique (DUP) pour démarrer les travaux. Tout cela pour vous dire que l'on est encore dans une phase d'échanges pour que votre avis soit le mieux pris en compte possible dans nos échanges. Ce n'est pas un moment de décision.

# MODALITÉS DE RECUEIL DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC SUR LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

**Jean-Marc ILLES**

S'agissant des modalités de recueil, on est sur un processus assez classique sur Cannes, ce qui n'est pas le cas sur Marseille où l'on a plutôt privilégié des ateliers pour essayer de drainer un peu plus de monde. Ici, on est dans un processus très classique. On avait prévu deux permanences, les 25 et 26 mars dernier. Or il y a eu beaucoup de demandes d'échanges individuels avec nous. On a ainsi ouvert quatre permanences supplémentaires. Il y en a donc six. Il n'est pas exclu d'en ouvrir une autre ; cela reste faisable. Aujourd'hui, on est dans le processus classique d'une réunion publique débattant avec l'ensemble du public qui veut contribuer au projet.

Il y a également de manière formelle – c'est juridique – un registre en mairie de Cannes-La Bocca, en mairie de Mouans-Sartoux et à la CAPG (Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse). Bien sûr, vous avez déjà contribué sur le site en faisant des observations sur le lien du site. Il est aussi possible de nous écrire à la Joliette, à l'adresse que vous avez là :

SNCF Réseau – Mission LNPCA – Cannes-Grasse

Les docks – Atrium 10.4 – 10 place de la Joliette – BP 85 404

13 567 Marseille Cedex 02

Nous avons d'ailleurs déjà reçu des courriers.

# LE PROJET DE DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

## LES ÉVOLUTIONS DU PROJET

**Jean-Marc ILLES**

Je vais vous présenter de manière assez synthétique le projet. Après, Robert POLICHT, le responsable de zone, rentrera dans le détail, habitation par habitation de ce qui se passe très concrètement.

### Retours sur la concertation 2019 sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

On avait retenu en 2019 qu'il y avait des demandes d'amélioration de votre part. On nous a dit « *si l'on pouvait faire la tranchée couverte un peu plus longue, même si c'est plus cher, cela éviterait des impacts pour une série d'habitants* ». C'est une demande très claire. Il y avait des inquiétudes sur le rétablissement du boulevard de la Mer et sur le rétablissement des franchissements de voies ferrées. Cette inquiétude avait aussi été exprimée. Il y avait des questions, par exemple : est-ce que ce sera un mur en béton ? Que prévoyez-vous comme insertion paysagère ? Sur la forme architecturale de ces objets, est-ce que ce seront des choses très brutes ou peut-on les améliorer ? Il y avait donc des questions sur ces sujets. Évidemment, il y avait le sujet du bruit, des nuisances sonores. Que se passe-t-il avec cette augmentation de trafic de trains ? Le but étant bien d'augmenter le nombre de TER. Il y avait aussi des questions très claires, puisqu'il y aura des travaux dans cette zone, concernant la volonté de réduire au minimum les échéances sur cette zone d'environ un kilomètre, en plusieurs parties, de part et d'autre de la bifurcation. Voilà ce que vous avez dit en 2019 sur le projet.

### Décision ministérielle du 23 juin 2020

Depuis, en 2020, on l'attendait en février, mais on l'a eue un peu plus tard, il y a eu la décision ministérielle. Dans cette phase, qui est encore une phase d'approfondissement, il n'y a pas d'acte juridique, mais le ministre prend des décisions ministérielles (DM). Il précise et nous donne ordre, le ministère étant notre tutelle, d'avancer dans cette enquête publique sur un certain nombre d'opérations. Il a pris note de la concertation riche, fructueuse faite sur les phases 1 et 2 en 2019 de manière globale, sur les trois départements.

Il y a quelque chose de très important dans cette DM. Il nous a fixé un objectif beaucoup plus précis que le premier sujet qui est plutôt qualitatif. Il nous a dit que l'on devait lancer l'enquête publique avant fin 2021. Cet objectif nous engage en termes de planning. C'est une des raisons pour lesquelles on a fait la concertation en décembre sur le Var et sur la gare TER de La Bocca, et

maintenant, nous traitons la zone marseillaise, les cinq opérations et celle de la bifurcation, parce qu'évidemment, pour tenir le planning, on est obligé de le faire pendant la période sanitaire. Ce La DM a retenu la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par le passage en terrier de la voie, puisqu'il y avait deux variantes. Vous vous souvenez qu'il y avait une variante où la ligne Cannes-Grasse passait sur la ligne Marseille-Vintimille. Là, la ligne principale passe sous Cannes-Grasse, avec une voie de fret qui reste en surface. En accord avec les observations que vous aviez faites, il nous a demandé de poursuivre la concertation sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation, notamment les nuisances sonores, l'intermodalité (là, il n'y en a pas), les PEM (pôles d'échanges intermodaux, il n'y en a pas), les travaux en général et l'insertion des aménagements. C'est à travers ce libellé que l'on revient à la concertation. C'est bien la DM qui, à la fois, choisit l'objet et nous demande aussi de revenir sur ces sujets à la concertation, ce que nous faisons.

### La prise en compte par SNCF Réseau des demandes de la concertation 2019

Suite aux observations que vous avez faites en 2019 et à cette décision ministérielle, vous avez sur la *slide* suivante ce que l'on a fait et que l'on va vous expliquer dans le détail concernant les améliorations que l'on a essayé d'apporter. Je le redis, elles ne sont peut-être pas exhaustives, des choses pouvant être encore améliorées. Il y a donc clairement une prolongation de la tranchée couverte de 130 mètres vers l'est. On a optimisé le rétablissement du boulevard de la Mer à l'identique avec des franchissements de voies ferrées, toutes étant rétablies et certaines étant plus confortables, plus larges. Cela peut être aussi le cas pour des sujets hydrauliques avec des sections qui permettent de préserver l'avenir en termes hydrauliques, en termes d'inondation. On a aussi des propositions d'insertion paysagère un peu plus complètes, mais qui restent complètement à débattre avec vous. Ce n'est pas « *on mettra ceci* », mais on mettra les moyens sur ces sujets paysagers. C'est donc encore un débat possible sur ce sujet. Il y a la réduction du bruit, ce qui est la bonne surprise de nos études qui n'avaient pas été faites en 2019. Comme vous allez le voir, le projet permet, non pas de limiter, mais à de nombreux endroits, de réduire le bruit existant par rapport à la situation actuelle.

Vous avez ensuite tout le problème des phasages des travaux avec une description plus détaillée des dispositifs de phasage et de protection des travaux en phase de chantier, avec une balance entre la limite des impacts pour les habitations, le maintien en service de la gare de La Bocca et la limitation de la fermeture de Cannes-Grasse qui est aussi très pénalisante pour les usagers de cette ligne. On doit donc basculer entre ces trois contraintes, et gérer ces trois contraintes.

C'est le projet après la DUP, que le maître d'œuvre travaux et les entreprises devront avoir comme challenge. Entre parenthèses, il y avait quelques demandes spécifiques de bruit hors projet. Nous avons aussi essayé de les traiter. Je pense que nous en avons traité une de manière concrète, même si c'était un sujet hors projet, du côté du Bosquet.

# LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE AZURÉENNE

## Objectifs du projet de navette azurénne

**Jean-Marc ILLES**

Quels sont les objectifs du projet de navette ? L'objectif sur Cannes-Vintimille est d'avoir six trains par heure, avec deux variantes possibles. Le projet permet des variantes de service. C'est là la puissance de dénivellation. Si ce projet se fait, elle permet d'avoir plusieurs possibilités d'horaires, ce qui est la force de ce type d'investissement. Cela pérennise l'infrastructure ferroviaire. Soit nous avons quatre TER omnibus et les autres TER semi-directs, soit nous avons tous les TER omnibus, avec une fréquence cadencée à 10 ou 15 minutes. Quand c'est à 15 minutes, deux trains plus rapides compensent l'absence de train omnibus.

Le deuxième sujet important concerne la régularité. Même si elle s'est améliorée, elle est mauvaise sur PACA. Notre système doit donc garantir la régularité, voire l'améliorer par rapport à la situation d'aujourd'hui. On a ici une contrainte, puisque lorsque l'on fait ce genre d'installation, on doit vérifier techniquement que les trains de fret passent toujours, que les TGV qui vont plus vite passent toujours, tout en augmentant la fréquentation des TER et en améliorant la régularité. C'est un peu la quadrature du cercle, et c'est un peu pour cela qu'il faut ces investissements lourds, parce que pour tenir tous ces objectifs, on ne peut pas le faire qu'avec des choses de second ordre. Il faut vraiment massivement intervenir sur les zones de croisement, de dénivellation à Cannes, à Nice, donc au niveau de la bifurcation.

## Les infrastructures ont la capacité de laisser ouverts deux schémas de desserte possibles

Le schéma suivant est un peu technique. C'est celui que l'on vise avec six TER par heure, schéma maximum. C'est une des possibilités, mais on peut avoir un autre système avec quatre omnibus et deux TER (en jaune), donc plusieurs systèmes de combinaisons de TER permises par la bifurcation avec une fréquence de six TER par heure. C'est donc un système de type région parisienne, de type RER.

Je passe la parole à Robert qui va rentrer un peu dans le détail.

# LES CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION ET LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES

**Robert POLICHT, responsable zone 06, SNCF Réseau**

Exactement. Tu as déjà présenté les améliorations qui ont été apportées au projet. On va rentrer dans le détail tout en restant bien évidemment concis, puisqu'on est limité par le temps.

**Aménagements prévus – Secteur ouest**

Concernant la consistance des travaux, l'opération consiste tout d'abord en la création d'une troisième voie sur la ligne littorale, une voie qui va faire environ 1 000 mètres, qui démarrerait au niveau du groupe scolaire de La Bocca à l'ouest, et qui se prolongerait jusqu'au boulevard Leader à l'est. Cet aménagement va être en souterrain. Il va passer sous la ligne Cannes-Grasse et sous le vallon du Font de Veyre. Comme je vous l'ai dit, cette voie fait environ 1 000 mètres. Elle sera enterrée sur environ 500 mètres. Pour des questions de réduction d'impacts sur le foncier voisin, on a cherché à rapprocher au maximum cette voie des voies existantes tout en gardant une certaine distance pour pouvoir réaliser les travaux sans impacter justement les circulations sur la ligne littorale, ce qui fait que les travaux pourront être réalisés de jour, à l'abri des circulations du littoral. Sur la ligne Cannes-Grasse, on prévoit de doubler la voie unique entre la ligne littorale et la gare du Bosquet. Pour faire ce doublement, on doit élargir la plateforme existante. On doit reprendre l'ouvrage routier qui franchit les voies au niveau de l'avenue Francis Tonner. Au nord de cet ouvrage, il n'y a pas vraiment d'impact. La plateforme existante est déjà relativement large. On a eu à insérer la deuxième voie au sud. En revanche, on doit prendre un peu de terrain sur la rue Louis Armand où l'on doit supprimer une voie de circulation. Du côté nord, on doit prendre une bande d'un à deux mètres sur les terrains.

Au niveau du Château de la Mer, du square du Morès, l'insertion de la voie nécessite également d'acquérir des terrains. Comme je le disais, jusqu'ici, on a essayé de limiter au maximum les acquisitions. On doit prendre une bande d'environ 5 mètres sur les fonds de jardin du Château de la Mer. Comme cette ligne passe sous la ligne Cannes-Grasse, elle aura déjà amorcé sa descente et elle sera environ 6 ou 7 mètres sous le niveau des jardins du Château de la Mer.

On voit ici les franchissements des voies ferrées. Vous avez un passage piéton souterrain au niveau du square du Morès. Vous avez également un passage souterrain Annick Galéra au niveau de la gare actuelle. Nous proposons de reconstituer ces franchissements de voies. Une proposition consiste à reconstituer cela *via* une passerelle. Au niveau du square du Morès, on peut éventuellement envisager la réalisation d'un passage souterrain. Cet aménagement est à l'étude. On doit vérifier quelques contraintes altimétriques. En tout cas, les deux franchissements seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), c'est-à-dire que les passerelles et les passages souterrains seront équipés d'ascenseur.

On peut passer à la *slide* suivante.

## Aménagements prévus – Secteur est

Sur la partie est, comme je le disais, la voie est enterrée sur environ 500 mètres, ce qui fait qu'au niveau de la clinique du Méridien jusqu'à la résidence Montmajour, en phase définitive, on est en mesure de restituer l'ensemble des terrains en surface et de reconstituer le boulevard de la Mer sur son tracé actuel. En revanche, au-delà, à l'est, la troisième voie qui est créée doit remonter en surface, la contrainte étant le passage du boulevard Leader sous les voies ferrées. La troisième voie doit donc arriver au niveau des voies existantes, à cet endroit. On doit donc remonter progressivement en surface, et entre le Kerkyra et le boulevard Leader, on doit prendre une bande d'environ 10 mètres de terrain pour pouvoir implanter nos aménagements. En plus de ces emprises foncières définitives, on aura besoin, pour la réalisation des travaux, d'une bande supplémentaire (représentée en gris sur le schéma) et qui constitue les occupations nécessaires pour les installations de chantier, les cheminements des engins de travaux lors des phases de travaux.

On a également à gauche le Font de Veyre qui sera également impacté, mais repris et élargi. Nous y reviendrons un peu plus loin. Vous avez la passerelle au droit de la résidence Trident / Holiday Inn, qui sera également élargie et équipée d'ascenseurs. Vous avez le passage du boulevard Leader qui est aujourd'hui un passage étroit et qui permet de faire passer uniquement des véhicules. Nous proposons d'élargir ce passage, de mettre un passage piéton aux normes réglementaires, suffisamment large et confortable pour une traversée en toute sécurité.

On peut passer à la *slide* suivante.

## Prolongement à l'est de la section en tranchée couverte – Investissement de 6 millions d'euros

Comme Jean-Marc ILLES l'évoquait, lors de la concertation de 2019, les riverains se sont exprimés. Ils ont exprimé l'inquiétude de voir une nouvelle infrastructure devant leurs fenêtres. Ils ont donc souhaité que la voie nouvelle soit enfouie le plus loin possible à l'est. On a fait travailler nos bureaux d'études. On les a poussés justement pour aller au maximum. On a poussé tous les paramètres au maximum. On se retrouve aujourd'hui avec une infrastructure assez unique sur la ligne Marseille-Vintimille. Elle a des caractéristiques que l'on ne retrouve pas ailleurs. Il y aura seulement au niveau de la traversée souterraine de Marseille, l'autre opération de la LNPCA, que l'on retrouvera ces caractéristiques en termes de déclivité, de rampe, de pente de voie. On a donc poussé au maximum cette caractéristique géométrique, ce qui permet d'abaisser la voie, donc de prolonger la couverture.

On a également optimisé la conception de la tranchée, notamment l'épaisseur de la dalle de couverture qui a été fortement réduite, ce qui a permis de dégager de l'épaisseur au-dessus, de prolonger la couverture. On a également diminué la hauteur libre de la tranchée couverte, c'est-à-dire la hauteur entre le rail et la dalle de couverture, ce qui nous oblige à mettre en place une caténaire rigide, en plan aérien de contact. C'est un système d'alimentation électrique que l'on

retrouve quasi uniquement en région parisienne, qui n'est pas forcément déployé ailleurs en France. On propose justement de le faire à cet endroit pour améliorer l'insertion de cet ouvrage. On propose également de prolonger la couverture de la dalle au-dessus du niveau du terrain existant, jusqu'à une hauteur de 2 mètres environ. Pourquoi 2 mètres ? Parce qu'aujourd'hui, sur le terrain, vous avez des clôtures de propriété, des murs végétalisés qui montent à 2 mètres de hauteur environ. Cet ouvrage ne viendrait pas dégrader la vue sur la mer des riverains qui se trouvent au nord de nos installations ferroviaires. Vous auriez ce prolongement de 130 mètres. Initialement, on arrivait au niveau de la façade ouest de la résidence Montmajour. On a pu prolonger la couverture jusqu'à la Villa Canaletto, jusqu'au Vélès Plage, comme vous pouvez le voir sur le schéma du bas.

Dernier point. Toutes ces optimisations ont un coût qui s'élève 6 millions d'euros.

On peut passer à la *slide* suivante.

### Reconstitution à l'identique du boulevard de la Mer, à l'ouest du Kerkyra

Concernant le boulevard de la Mer, de vives inquiétudes avaient été exprimées lors de la précédente concertation sur le maintien de cette voirie. Les accès aux propriétés seront maintenus en permanence. La première tâche réalisée au démarrage des travaux sera de reconstituer ce boulevard de la Mer un peu plus au nord pour libérer les emprises nécessaires aux travaux. Les accès aux différentes propriétés seront bien évidemment reconstitués. En fin de travaux, lorsque l'on aura remis en état les terrains, lorsque le passage en souterrain aura été refermé, on pourra reconstituer le boulevard de la Mer sur cette tranchée, sur son tracé actuel, entre la clinique de Méridien et le Kerkyra.

En revanche, étant donné que la tranchée couverte commence à arriver en surface au niveau de Kerkyra, le boulevard de la Mer est décalé d'environ 10 mètres au nord, et ce jusqu'au boulevard Leader à l'est.

### Reconstitution du boulevard de la Mer entre le Kerkyra et le boulevard Leader

Sur cette *slide*, vous avez ce que l'on vous propose en termes d'intention d'aménagement des abords de nos aménagements ferroviaires. Bien évidemment, tous ces éléments ne sont pas figés. Ils pourront être discutés pour proposer un aménagement qui convienne à la ville de Cannes et aux riverains. Par exemple, on propose de végétaliser les délaissés à l'issue du chantier ferroviaire. On propose également de végétaliser la dalle de couverture de la tranchée, d'aménager le boulevard de la Mer, avec un revêtement de chaussée en béton désactivé. Cela étant, d'autres solutions peuvent être éventuellement envisagées. On propose également de mettre un accès réglementé à ce boulevard de la Mer, de donner l'accès uniquement aux riverains, aux véhicules de secours et aux véhicules de service, avec la mise en place d'une borne rétractable au niveau du boulevard Leader, ou d'une barrière.

## Amélioration des ouvrages hydrauliques

Concernant les enjeux hydrauliques, c'est un sujet important. Ils ont bien évidemment été pris en compte dans le cadre de nos études. Des études hydrauliques ont été menées par des bureaux d'études spécialisés dans le domaine. Des modélisations hydrauliques ont été menées en prenant en compte les inondations de 2015 et 2019 qui ont défini la référence pour nos modélisations hydrauliques. On constate aujourd'hui notamment au niveau du Font de Veyre que l'ouvrage ferroviaire est suffisamment dimensionné pour faire passer le débit d'eau. L'ouvrage du boulevard du Midi est également suffisamment dimensionné. Cependant, dans le cadre du projet, comme l'on vient toucher à l'ouvrage ferroviaire, on propose d'augmenter sa section, de l'élargir pour proposer aux piétons un passage plus agréable, plus confortable et plus sécurisé pour accéder au sud, côté mer.

Pour revenir d'une manière plus globale sur les études hydrauliques, nous appliquons un principe réglementaire qui est que le projet ne doit pas aggraver la situation hydraulique existante. Quand je parle de la situation hydraulique existante, je parle des écoulements existants dans le cas d'une crue, notamment celle de 2015 qui devient la crue de référence pour les études hydrauliques. On doit démontrer que notre projet ne vient pas dégrader la situation. Si notre aménagement créait des impacts, on devrait proposer des mesures compensatoires pour justement annuler cette aggravation et avoir un projet neutre sur la question hydraulique.

On peut passer à la *slide* suivante.

## Propositions d'insertion paysagère

Au niveau des aspects paysagers, un travail sera fait lors des travaux pour éviter au maximum de toucher aux arbres, d'abattre les arbres. Le long de la voir ferrée, il y a aujourd'hui des arbres remarquables, des pins vraisemblablement centenaires. Dans la mesure du possible, on va essayer de ne pas les toucher, notamment en phase travaux. On va protéger ces arbres et essayer d'aménager nos installations de chantier autour de ces arbres en les protégeant, comme je vous le disais. Si l'on venait à devoir les abattre, on proposerait des mesures compensatoires en replantant des arbres de même essence ou d'essence équivalente, l'objectif étant de retrouver une couverture végétale équivalente le plus rapidement possible.

Comme je le disais tout à l'heure, pour les délaissés ferroviaires, la couverture sera également végétalisée. Lorsque c'est possible, on proposera un aménagement qui se fonde au mieux dans son environnement en essayant d'améliorer les abords de la voie ferrée, d'améliorer, *in fine*, le cadre de vie des riverains.

Je vais maintenant laisser la parole à Laurent.

Laurent, es-tu prêt ?

# UNE HYPOTHÈSE DE PHASAGE TRAVAUX

**Laurent VELU, expertise CSPF, SNCF Réseau**

Merci, Robert. Je suis Laurent VELU de SNCF Réseau. J'interviens auprès de la mission LNPCA pour tout ce qui est fonctionnalité ferroviaire, programmation et coordination des projets. Je suis également le responsable adjoint de l'agence Projets PACA. C'est une entité de Réseau qui pilote et qui réalise les projets de développement et de régénération sur l'ensemble de la région Provence-Côte d'Azur. Ce sont une quarantaine de personnes. Les dernières réalisations que nous avons faites sur le 06 concernent le renouvellement du viaduc de la Siagne sur la ligne de Vintimille, le renouvellement du pont de la Frayère, beaucoup de sujets de tunnels, de réfections, mais également des remplacements d'appareils de voie. Par exemple, sur Nice, nous avons fait en début d'année une opération « coup de poing » sur un weekend pour remplacer des appareils de voie en gare de Nice-Ville. C'est donc à double titre que je vais me permettre de vous présenter les *slides*.

## Hypothèse de phasage des travaux des aménagements de phase 2 à Cannes entre 2027 et 2032

Si nous prenons le phasage actuel des travaux, nous prévoyons une intervention entre 2027 et 2032. Les travaux vont s'échelonner sur l'ensemble de cette période. Quand on dit « s'échelonner », cela veut dire qu'il y a d'abord les travaux préparatoires, ceux du génie civil, puis le dévoiement des voies ferrées, des équipements, les opérations sur les caténaires, la mise en service et la mise en exploitation. Rien que pour les mises en service et en exploitation, ce sont des délais assez longs en ferroviaire, puisque c'est de la sécurité ferroviaire. Il faut donc que tous les tests soient probants, que les retours chantier soient faits pour que l'on soit vraiment sûr de l'exhaustivité de la sécurité. Rien que ces phases prennent généralement une à deux années. Le génie civil qui était finalement le sujet le plus impactant sur le site va durer d'un an à un an et demi en milieu de période 2027-2032.

Que peut-on dire aujourd'hui ? On n'a pas regardé finement le phasage définitif. On est actuellement en train de programmer 2024. Quand on dit « programmer », en ferroviaire, cela veut dire que l'on regarde déjà jour par jour, j'ai presque envie de dire « heure par heure » l'ensemble des interventions sur l'axe (pour nous, c'est Marseille-Vintimille), l'ensemble des interventions sur tous les projets. On n'est pas encore arrivé à ce niveau de détail. On est en train de le faire pour 2024. On peut dire aujourd'hui en termes d'hypothèse que le phasage sera chronologique. Bien évidemment, on favorisera toujours la circulation des trains de voyageurs, surtout la desserte de la gare La Bocca existante de manière à assurer, comme je viens de vous le dire, une certaine continuité pour les voyageurs, puis le génie civil et la mise en exploitation du site. *Grosso modo*, on peut tabler effectivement sur un démarrage des travaux de la dénivellation à peu près en 2029.

C'est ce que je vous expliquais tout à l'heure sur la chronologie, phase préparatoire, phase de travaux, phase de mise en service que l'on justifie à peu près pour un an à un an et demi à partir de 2029.

**Jean-Marc ILLES**

Laurent, juste un point. Peux-tu mettre la caméra, ou y a-t-il un blocage ?

**Laurent VELU**

Non, j'ai un souci, je m'en excuse. Vous ne voyez pas mon visage, je suis désolé. J'ai tout simplement un problème informatique. Je suis désolé.

**Jean-Marc ILLES**

D'accord. Ce n'est pas grave.

## Réglementation encadrant les activités de chantier

**Laurent VELU**

La *slide* 31 est pour rappel. Évidemment, la réglementation imposée par la France, même au-delà, avec les nouvelles normes européennes, est respectée. Cette *slide* est simplement pour dire que ce sont les normes actuelles. Évidemment, on réalise une veille. On appliquera les normes qui seront en vigueur au moment des chantiers. On a des obligations de sécurité précises à la fois pour nos propres agents, mais aussi pour les entreprises qui interviennent chez nous, principalement les entreprises de travaux, et pour une sûreté du site, puisque vous avez des risques de circulation. Tout ceci à la fois concourt à imposer bien évidemment des règles très strictes de respect pour nos propres agents, pour ceux qui viennent chez nous pour faire les travaux avec nous, mais également, bien évidemment, vis-à-vis des riverains que vous êtes pour la plupart.

## Engagement de SNCF Réseau pour bien préparer les travaux

Sur la *slide* suivante, sur notre engagement, on peut dire qu'aujourd'hui, on est dans un processus de concertation. Cette phase se déroule pour le dossier d'enquête publique. Comme je vous l'ai expliqué, au niveau de l'agence, c'est un processus sur lequel on va seulement commencer à réaliser les études, ce que l'on appelle « les études AVP, les projets et les réalisations », c'est-à-dire les études avant-projet, les projets, puis les réalisations. Il y a ensuite la mise en exploitation et la mise en maintenance du système. Tout ceci est un cursus maîtrisé au sein de l'agence que je représente. On désigne des personnes responsables au niveau des pilotes d'opération et des chefs de projet qui pilotent l'ensemble des bureaux d'études, qui établissent également les dossiers de consultation, qui font les cahiers des charges et qui suivent justement les recommandations et tout ce qui est protection. Tout ceci, dans ce processus de conception finalement, de déroulé des études, bien évidemment, les échanges continuent. Je peux vous l'assurer. Je peux vous citer le viaduc de la Siagne ou plutôt sur le 13, ce que l'on fait actuellement, à savoir l'opération MGA2 qui

est la modernisation entre Marseille et Aix. Je peux vous assurer que les équipes de projet en charge ont des discussions continues avec les riverains, bien évidemment avec la Ville et avec les partenaires et les maîtres d'ouvrage pour lesquels nous travaillons, pour essayer de mettre au mieux le projet de manière à assurer le moins de gêne possible et pour anticiper le plus possible les aléas et risques de manière à les minimiser.

Je peux vous dire que l'on est vraiment au début des études géotechniques, sur tout ce qui est analyses environnementales, hydrauliques, installation de chantier, sécurisation du chantier, son phasage, sa programmation, sa temporalité pour réduire le plus possible les impacts sur la circulation, le tout dans une optimisation des projets. Bien évidemment, on dépense de l'argent public, le juste besoin à cet effet, mais il y a aussi la prise en compte de manière à réduire le plus possible l'impact sur le territoire et pour les riverains.

On réalise en début de travaux un état des lieux contradictoire des bâtis proches. Il ne faut pas avoir peur de cela. C'est un réactif préventif, un gage. Des experts judiciaires sont nommés. Ce sont des processus auxquels on est habitué. C'est une espèce d'état des lieux. On place des capteurs, on regarde les propagations des ondes sonores et acoustiques sur le terrain. On regarde vraiment l'impact du chantier sur son environnement. Sur Cannes, on est sur un site proche de la mer, avec de nombreuses résidences. On a peu d'entreprises, mais finalement, il y a de nombreuses résidences. On s'attachera donc bien évidemment à également programmer des travaux hors période de festival, hors événement qu'il y a souvent autour de Cannes ou de Nice. On prend tout ceci en compte. On regarde la planification et on regarde quelles sont les meilleures périodes d'intervention.

Généralement, on essaie de réduire les périodes de travaux. La plupart des travaux de génie civil se font de jour. Les travaux de nuit concerneront peut-être des OCP (opérations coup de poing). La Siagne est un exemple. On a interrompu le trafic et on fait des substitutions, mais on a été capable de démanteler l'ancien viaduc et le remplacer par un nouveau en 142 heures. Comme je le disais tout à l'heure, on a fait celui de la Frayère en moins de 80 heures. Ce sont des opérations ponctuelles. Lorsqu'on les programme, on avertit les entreprises ferroviaires qui prennent leurs dispositions. Bien évidemment, elles préviennent les voyageurs et surtout, elles ne vendent pas de billet, parce que dès que l'on vend un billet, le voyageur attend son service. C'est mieux en le disant. On arrive ainsi très en amont dans les phases à trois ans, quatre ans, cinq ans (comme vous le voyez, on est en 2021, on programme déjà 2024, 2025) à programmer ce genre d'intervention.

## Dispositif mis en place pour limiter les nuisances acoustiques en phase chantier

Sur la *slide* suivante, vous avez des photos qui viennent des travaux du Grand Paris. Ce sont des travaux assez importants. Ce sont même les plus importants en Europe, faits actuellement et auxquels l'agence participe. Ces photos montrent justement comment on peut lutter contre le bruit, comment on peut s'en cacher visuellement, mais surtout au niveau sonore en termes d'émissions.

La principale intervention pour éviter le bruit consiste à lutter à sa source en mettant des isolations, des bâches acoustiques. Ce ne sont pas des clôtures, mais des éléments qui amortissent à la naissance. Ce qui est cerclé en rouge représente des capteurs qui sont constamment en liaison, surveillés par l'informatique. Avant, on faisait cela de manière manuelle, on passait de temps en temps. L'informatique est passée par là. Pour prendre le Grand Paris en REX, on est capable d'instrumenter et de suivre en continu ce que l'on appelle « une météo sonore », une météo des vibrations de l'ensemble du chantier. Évidemment, dès que cela dépasse un seuil prédéfini, prédéterminé par les études, on est capable d'arrêter et de prendre les mesures *ad hoc*. Bien évidemment, ceux qui réaliseront ces travaux seront des grands du BTP bien connus sur la place publique. Je ne vais pas les citer, vous les connaissez sûrement. On les pilote, on les encadre, ils ont des engagements.

La responsabilité de l'agence est vraiment premièrement de travailler en sécurité et en sûreté, deuxièmement, de regarder, d'imposer le respect de toutes les mesures que l'on a déterminées pour limiter au maximum toutes les nuisances, toutes les vibrations liées aux activités du chantier et de les faire le plus possible en laissant des passages aux riverains, pour gêner le moins possible la circulation, notamment la circulation ferroviaire. Voilà ce que je peux vous dire. Je reste à votre disposition pour les échanges de questions. Je passe la parole à Damien.

### Stéphane SAINT-PIERRE

Robert et Damien vont présenter le point suivant. Robert, je crois.

## LA PRISE EN COMPTE DE L'ACOUSTIQUE

### Analyse de l'environnement sonore existant sur le secteur de la bifurcation

#### Robert POLICHT

On a réalisé des mesures acoustiques à différents points le long de la ligne Cannes-Grasse et de la ligne littorale. Ces mesures ont été réalisées en 2018-2020. L'objectif de ces mesures est d'avoir déjà un état des lieux des niveaux sonores en ces différents points pour définir l'ambiance sonore préexistante. On constate que, selon la réglementation, on est dans des zones d'ambiance sonore modérée, c'est-à-dire inférieure à 65 décibels en journée et 60 décibels la nuit, ce qui correspond à de bons résultats. Ces niveaux de bruit vont également définir les objectifs à atteindre à l'horizon de projet en termes d'augmentation de bruit s'il y a augmentation de bruit. On va y revenir sur les prochaines *slides*.

Ces mesures servent également à caler le modèle acoustique. On a ainsi réalisé une modélisation acoustique. On a recréé en 3D le terrain, le relief avec les données topographiques. On a également fait tourner ce modèle en intégrant toutes les sources de bruit (voiture, train). On s'est basé sur les circulations réelles ferroviaires, routières, grâce à des comptages routiers. Ces mesures viennent

vérifier le modèle et elles servent à la fin à calibrer le modèle, à le réajuster pour essayer d'avoir un modèle le plus proche possible de la réalité. C'est sur la base de ce modèle que l'on va pouvoir faire nos projections acoustiques à l'horizon du projet, en modifiant les paramètres, le nombre de trains circulant sur l'infrastructure et intégrant également, dans le modèle, l'infrastructure 3D que nous allons réaliser.

On passe à la *slide* suivante.

## Variation du niveau de bruit entre la bifurcation et la halte du Bosquet

En préambule concernant le modèle, il faut dire que l'on est parti sur un modèle surdimensionné, c'est-à-dire que les hypothèses de projection de trafic sont bien supérieures à ce qui est prévu à la mise en service du projet LNPCA. On est sur un ordre de grandeur de 25 % de trains en plus, ce qui fait que les résultats que l'on a obtenus *via* ce modèle sont plus élevés que ce qui sera effectivement constaté à la mise en service du projet.

Les cartes que vous voyez à l'écran sont des cartes de variation du niveau de bruit entre l'état actuel, l'état existant et l'état projet. Les couleurs plutôt vertes sont sur des zones où l'on constate une diminution du bruit à l'horizon du projet. Les zones un peu plus jaunes sont des zones où l'on constate une augmentation de bruit. Si l'on regarde en journée, on a des augmentations de bruit limitées uniquement à l'emprise ferroviaire. À ce niveau-là, on a des infrastructures encaissées, dans une tranchée couverte, les murs de tranchées jouant un rôle d'absorbeur de bruits, ce qui limite leur diffusion de part et d'autre. La résidence au point 19 est exposée à des bruits. Elle est exposée à une augmentation de bruit, mais qui reste très limitée (de l'ordre de 2 décibels). Il faut savoir qu'une variation de 2 décibels est une variation sonore quasiment pas perceptible à l'oreille humaine. Le modèle ayant été surdimensionné, cette augmentation n'est pas de l'ordre de 2 décibels, mais elle sera bien inférieure. Néanmoins, malgré cette augmentation, on est sur des niveaux de bruit relativement faibles dans l'absolu, et bien inférieurs aux seuils réglementaires qui définissent des limites acceptables de 63 décibels de jour et 58 décibels de nuit.

L'augmentation du bruit est provoquée par l'augmentation du nombre de trains qui circuleront en heures creuses. Ce sont quelques trains par jour. Le projet LNPCA n'a pas pour objectif d'augmenter le trafic sur la ligne Cannes-Grasse, mais la Région souhaite un peu densifier ce trafic en heures creuses. C'est de l'ordre de quelques trains supplémentaires, environ cinq trains par jour et par sens entre Cannes et Grasse.

### Jean-Marc ILLES

Cette diminution du bruit est au niveau de la plateforme. Je pense qu'il faut quand même dire que c'est une diminution du bruit dans la majorité des zones, ce qui se voit assez clairement avec la partie verte. Je pense que c'est bien le message principal.

**Robert POLICHT**

Effectivement.

**Variation du niveau de bruit le long de l'axe Marseille-Vintimille**

Là, on est plutôt sur le secteur de la ligne littorale. On constate une diminution de bruit qui varie entre 2 décibels à 4 décibels en moins. C'est peut-être un résultat contre-intuitif, le projet ayant pour objectif de faire circuler plus de trains sur la ligne littorale. Cette diminution s'explique par plusieurs raisons. Tout d'abord, dans la configuration de l'aménagement proposé, on crée une voie souterraine qui passe sous la ligne Cannes-Grasse et qui verra passer l'ensemble des trains en provenance de l'ouest (Mandelieu, Toulon, Marseille) en direction de Nice. Finalement, cet ouvrage va absorber l'augmentation du trafic ferroviaire. Au final, sur les deux voies existantes en surface, à l'horizon du projet, vous aurez même une baisse du nombre de trains (environ quatre trains). Ce n'est pas énorme. On arrive à augmenter le nombre de trains sur l'axe, et on arrive à cet endroit à garder le même nombre de trains en surface, voire un peu moins.

En revanche, la baisse du bruit provient de l'évolution du matériel roulant des trains. À l'horizon du projet, certains trains seront supprimés par les exploitants ferroviaires, notamment les trains Corail, ces trains étant vieillissants, approchant de la retraite. Ils sont là depuis les années 70. D'ici 2025, 2026, ces trains seront supprimés. La suppression de ces trains (environ 18 trains quotidiens au niveau de cette zone) va générer une baisse importante du niveau de bruit. Cela se constatera au passage des trains qui les remplaceront. Ce seront des trains plus performants et moins bruyants. On aura des pics de bruit bien inférieurs. On constatera qu'en moyenne, sur une journée, on aura des niveaux de bruit bien inférieurs. D'où la diminution du bruit d'environ 2 à 4 décibels.

On a également une réduction des vitesses dans le secteur. Cette réduction est faible, mais elle a un impact sur les niveaux de bruit. Cette réduction de vitesse est due à des configurations, à des aménagements qui l'imposent. Des zones de gares pousseront les mécaniciens à adapter leur vitesse, puisqu'ils doivent s'arrêter en gare de Cannes-Centre et de Cannes-La Bocca SICASIL.

**Jean-Marc ILLES**

Juste un point pour revenir à la *slide* précédente. Il n'y a pas d'augmentation du trafic ferroviaire en surface. C'est écrit comme cela, mais il y a une diminution du trafic ferroviaire en surface. Effectivement, il y a une augmentation du trafic ferroviaire sur l'axe, mais une partie passant en souterrain, il y a moins de trains en surface. La raison principale est celle-là. Il y a effectivement les deux autres. L'infrastructure contribue bien à la diminution du bruit.

On peut passer à la *slide* suivante.

## Les investissements supplémentaires pour réduire l'impact du projet

Pour résumer, s'agissant des investissements, après les remarques qui ont été faites, on a bien investi de manière assez massive pour prendre en compte les observations du public. En gros, l'écart entre ce qui avait été proposé en 2019 et ce qui est proposé en 2021 s'élève à 20 millions d'euros. C'est la prolongation de la tranchée couverte. Il y a la création d'un passage piéton et un élargissement du boulevard Leader pour faciliter le passage qui se fait actuellement sur la chaussée, je crois. C'est donc une amélioration. Il y a l'agrandissement de la section du passage du Font de Veyre, c'est-à-dire que l'on va au-delà de nos obligations réglementaires, puisque l'on passe à une section d'environ 15 mètres carrés. Il y a toutes les mesures que l'on comprend, que l'on a traduit par des provisions pour risques, parce que cela dépendra du phasage des travaux, toutes les précautions acoustiques que l'on prendra pendant les travaux, les phasages un peu compliqués que l'on fera pour protéger les bâtiments, la protection des arbres centenaires que l'on va essayer de maintenir. Je crois qu'il y a un pin assez sensible du côté nord de la ligne.

On est tout à fait prêt à mettre le paquet aussi, vous l'avez dit, sur les aménagements paysagers, tout ce qui est verdissement, espaces publics, couverture végétale, mais aussi la forme, le type d'aménagements architecturaux sur les murs pour ne pas que ce soit du béton lisse, mais pour que ce soit quelque chose de plus qualitatif. Ce sont des provisions pour risques que nous avons mises. On a fait des propositions, mais elles peuvent être discutées aujourd'hui, même après l'enquête publique, jusqu'à la réalisation. Ce sont des choses que l'on pourra faire avec vous. L'ensemble de ces améliorations peuvent n'être qu'une étape, il y en aura d'autres. D'ores et déjà, une grosse partie du coût du projet provient des améliorations issues des réflexions, de votre mobilisation la dernière fois. Cela sert aussi à cela. Cela sert à corriger les projets. Le projet pourra être encore corrigé, mais il y a déjà un point. Je le valorise là par ces 20 millions d'euros, mais on peut effectivement faire mieux. Si vous avez des propositions, on est prêt à les entendre.

### Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces excellentes présentations. On va passer à une phase de questions/réponses. Il m'a semblé voir que Monsieur le Garant souhaitait intervenir. Je ne sais pas si c'est le cas. Sinon, on va proposer aux participants d'intervenir.

### Philippe QUEVREMONT

C'était le cas. Il y avait une question de compréhension sur le fil. Il me semblait que vous pouviez répondre sur le moment. Qu'est-ce qu'une augmentation du son ? Que veut dire « 1 décibel », « 2 décibels de plus ou de moins » ? Pouvez-vous faire une courte explication sur ce point ? On passera ensuite à l'ensemble des questions.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci.

**Jean-Marc ILLES**

Damien, si tu peux te connecter, tu peux expliquer le principe du LAeq, qui est le bruit moyen à la journée, le problème des puissances pour expliquer comment on mesure ces écarts de bruit qui sont au départ de la puissance sonore, mais que l'on traduit en bruit moyen. Vas-y.

**Damien TOMASI, responsable des études environnementales, SNCF Réseau**

J'avais plus ressenti la question de Monsieur QUEVREMONT comme : que veut dire un décibel ? Puisque l'on en parle beaucoup. En gros, globalement, il faut comprendre que l'on parle de ressenti, évidemment. Il est donc un peu délicat d'avoir une mesure mathématique pure. Il est communément acquis qu'en gros, on ressent l'augmentation d'un niveau sonore à partir de 10 décibels. Tout à l'heure dans l'exposé de Robert POLICHT, avec plus ou moins quelques décibels, globalement, on ne ressent pas de différence. Après, pour répondre à la question de Jean-Marc ILLES qui développe un peu le propos, on mesure ici des puissances acoustiques. En gros, c'est l'énergie que dispense le passage d'un train par rapport à un délai donné. On compare ces chiffres par rapport à des seuils réglementaires. Ensuite, on agit avec des propositions de mesures de réduction de bruit s'il y a dépassement de ces seuils.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci, Damien.

# ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

## Stéphane SAINT-PIERRE

Vous êtes plusieurs à solliciter la parole. Je vais vous proposer de la prendre successivement. Il y a plusieurs demandes. On va donc procéder progressivement. Dans un premier temps, je vous propose que des questions soient posées sur ce qui vient d'être présenté. Ensuite, dans un second temps, on proposera à Monsieur BOUZETIT et à Monsieur LORGNET de présenter la contre-solution qu'ils ont adressée au maître d'ouvrage. Enfin, on pourra avoir un échange plus spécifiquement sur ces aspects. Pour l'organisation des échanges, SNCF Réseau vient de vous présenter des éléments d'évolution et d'amélioration du projet en lien avec les demandes formulées par les participants lors de la concertation de 2019, pour que nous puissions échanger prioritairement sur ces éléments. Ensuite, on proposera à Monsieur BOUZETIT et à Monsieur LORGNET de présenter la contre-proposition et on échangera sur ces éléments avec vos contributions.

Lydie TIB, il va falloir que vous activiez votre micro. Je vous le propose. Allez-y. Normalement, cela doit fonctionner.

## Lydie TIB, résidente à Cannes Beach

M'entendez-vous ?

## Stéphane SAINT-PIERRE

On vous entend très bien.

## Lydie TIB

Bonjour, messieurs. J'habite la copropriété Cannes Beach qui se trouve au 2 boulevard Leader. C'est actuellement l'immeuble le plus proche de la voie ferrée en façade. J'entends parler des aménagements qui se font le long du boulevard de la Mer, mais je crains que pour nous, ce soit une catastrophe. On va avoir les voies ferrées sous nos fenêtres, pour ainsi dire. On va subir les dégradations, le bruit, la poussière lors des travaux. Je vous informe que notre sortie de garage se situe face à la voie ferrée. Comment allons-nous gérer tout cela ? Justement, quelles améliorations pourriez-vous proposer pour notre copropriété qui va être extrêmement impactée ? Je pense que c'est par la partie basse du boulevard Leader que vont passer tous les camions et engins de chantier. J'ai bien peur que tout ne soit stocké au niveau des parkings actuels. Je me répète et je vous rappelle que nous avons une sortie de garage face à la mer. Nous sommes dans une situation très difficile par rapport à votre projet. Pouvez-vous me répondre, s'il vous plaît ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci, madame, pour votre question et pour votre concision. Qui peut répondre du côté de SNCF Réseau ?

**Jean-Marc ILLES**

Il faudrait que l'on voie exactement. Je vois à peu près où est l'immeuble de la dame.

**Lydie TIB**

En face du passage le long de la voie ferrée.

**Jean-Marc ILLES**

On va peut-être prendre un plan plus large.

**Robert POLICHT**

Il est sous l'étiquette violette « boulevard de la Mer déplacé au nord durant les travaux » (*slide 23*). On voit la façade qui dépasse juste en dessous de l'étiquette. Vous avez effectivement les stationnements que vous avez évoqués juste en dessous de l'étiquette, sur la partie droite. Les travaux sont plutôt à l'ouest. On est vraiment au bout des aménagements. On a des aménagements relativement de moindre impact. On a un élargissement de plateforme.

**Lydie TIB**

Pouvez-vous remettre la *slide*, s'il vous plaît ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Attendez, madame. Monsieur POLICHT va vous présenter les éléments, et à l'issue de sa présentation, vous formulerez des questions complémentaires. Sinon, il ne va pas pouvoir développer la réponse à votre première question. Merci beaucoup.

**Lydie TIB**

D'accord, c'est entendu.

**Robert POLICHT**

Tout d'abord, l'accès à votre propriété sera maintenu en permanence. C'est une demande légale. On doit assurer un accès à l'ensemble des propriétés pendant toute la durée des travaux. On ne peut pas bloquer l'accès à la résidence ni à votre parking souterrain. On peut vous garantir cela et s'engager sur ce point. De toute façon, le respect de la loi l'impose. Ensuite, votre résidence est à environ 35 mètres de la voie la plus proche. D'autres résidences un peu plus à l'ouest sont également à cette distance. L'ensemble des résidences sont à peu près à la même distance. Vous n'êtes pas les plus proches.

**Lydie TIB**

Non, les façades sont particulièrement proches, monsieur.

**Robert POLICHT**

Oui, mais d'autres façades à l'ouest de la bifurcation de Grasse, sont tout aussi proches, si ce n'est plus. On appliquera les mêmes mesures pendant la phase travaux pour protéger votre immeuble. D'après ce que vous a décrit mon collègue Laurent VELU, ces mesures seront également au niveau de votre immeuble. On mettra tout en œuvre pour réduire et limiter la poussière, les nuisances sonores. Votre immeuble n'est pas plus désavantagé que d'autres.

**Lydie TIB**

Monsieur, et concernant le passage des camions qui vont alimenter les chantiers ? Où les stockez-vous ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Madame, si vous voulez, nous procédons par étape. Si vous posez plein de questions en même temps et s'il ne peut pas vous répondre, ce sera compliqué. Sinon, on coupe le micro et on vous le repasse, ce qui sera fastidieux.

Robert, je te propose de finir de répondre.

Madame, si vous avez besoin de compléments, vous les formulerez.

**Robert POLICHT**

Laurent, n'hésite pas à compléter ma réponse. Pour rebondir sur tes propos, aujourd'hui, l'organisation du chantier n'est pas encore tout à fait définie. Les accès aux chantiers ne sont pas encore tout à fait fixés. Après, le boulevard de la Mer sera effectivement un accès parmi d'autres à la zone de chantier. Comme on vous l'indiquait, tout sera mis en œuvre pour limiter les niveaux de bruit. On aura une concertation avec les riverains pour justement définir les modalités d'intervention et les mesures de réduction des impacts au niveau de votre immeuble. En termes de durée des travaux, comme le disait mon collègue, on est de l'ordre d'un an, un an et demi où vous allez subir les contraintes des travaux, sachant que les travaux au droit de votre résidence sont limités par rapport à d'autres secteurs. On est dans l'élargissement de la plateforme et la pose de voies. Il y a également l'élargissement au niveau du boulevard Leader, mais ces aménagements seront réalisés dans un espace le plus contraint possible. On va essayer de limiter les emprises chantier, maintenir les circulations routières sur le boulevard Leader. Comme je vous le disais au début, les accès à votre résidence seront garantis sur toute la durée des travaux.

**Jean-Marc ILLES**

Je voudrais compléter en disant que les accès sont effectivement maintenus. C'est vrai que des camions passeront devant. C'est exact. Je ne vais pas le nier, je ne peux que dire la vérité. En

revanche, ce qui est important, comme l'a dit Robert, c'est que devant vous, il n'y aura que des travaux ferroviaires, c'est-à-dire que ce ne seront que des travaux légers (caténaires, voies, signalisations). Vous avez très peu d'ouvrages de génie civil, voire quasiment pas, les ouvrages de génie civil étant plutôt à gauche. Par contre, c'est vrai que pendant un peu plus d'une année, il y aura des passages de camions. C'est exact.

En revanche, on va essayer de les protéger par des mesures acoustiques provisoires pour que vous ayez le minimum de nuisances. Il n'y aura pas de gros travaux devant chez vous, mais il y aura un peu de passages de camions, c'est vrai. On ne peut pas le nier et je pense qu'il faut le dire honnêtement. Avec vous, on va essayer de se protéger pour que vous ayez pendant ce moment le minimum de bruit et de poussière. Ce sont les exemples qui ont été donnés. On peut essayer d'aller plus loin. On ne peut pas nier non plus les choses qui se passeront. Il y a effectivement ce sujet de passage. Il y aura certainement des passages, mais votre endroit ne sera pas très impacté par les travaux, mais il le sera plus par les passages. Je suis d'accord.

### **Lydie TIB**

Mais pour l'après, monsieur ? Après, quelle distance va-t-il nous rester, entre la façade de notre copropriété et le passage souterrain ?

### **Robert POLICHT**

De quel passage souterrain parlez-vous ?

### **Jean-Marc ILLES**

Je pense que madame parle de la plateforme ferroviaire.

### **Lydie TIB**

Oui.

### **Robert POLICHT**

Pour la plateforme ferroviaire, la distance entre vos façades et les emprises ferroviaires sera approximativement de 30 mètres. Elle va très peu évoluer. Ce sera approximativement ce qui existe aujourd'hui.

### **Laurent VELU**

On s'éloigne peu. Comme l'a dit Monsieur ILLES, on est vraiment sur des travaux de modifications ferroviaires. Cela étant, on n'élargit pas au droit. Je pense que le passage par camions ne sera pas possible, parce qu'il est assez étroit et qu'il a surtout une hauteur limitée à 2,30 mètres.

**Robert POLICHT**

Laurent, tu es sous le boulevard Leader, mais madame parlait peut-être plutôt depuis le nord, sur l'axe est-ouest, l'avenue du Docteur Picaud.

Il y a effectivement cet accès, mais il y aura également un accès depuis l'ouest. L'avenue Francis Tonner sera mobilisée pour accéder au chantier. Les voies ferrées pourront être également un moyen d'accéder au chantier avec les trains de travaux de nuit. Des solutions sont envisageables aujourd'hui, mais elles doivent être étudiées dans les phases ultérieures par notre maîtrise d'œuvre pour trouver la meilleure solution. Des trains de travaux de nuit représentent des nuisances sonores la nuit. Il faut donc trouver le bon équilibre en fonction des attentes des riverains.

**Laurent VELU**

En tout cas, pour répondre sur le passage, le passage sera effectivement modifié, mais on en a besoin, de toute façon, pour faire les modifications qui suivent. Effectivement, il y aura peut-être une gêne pendant quelques mois. On le verra sur la circulation, sur le plan. Très rapidement, le passage sera restitué. Dans tout le phasage, on va étudier ces sujets. Ce sont tous ces sujets que l'on va regarder. Comme Monsieur ILLES et Monsieur POLICHT l'ont rappelé, l'accès sera restitué très rapidement.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je propose de passer la parole à Francis TILMONT.

**Philippe QUEVREMONT**

Le garant peut-il dire un mot entre deux ? J'invite tout le monde à poser des questions brèves et SNCF à répondre très directement aux questions. J'ai vu 13 personnes lever la main, plus 2 qui demandent comment lever la main. Je suggère que l'on réexplique comment lever la main et que l'on essaie d'accélérer. Je voulais rappeler ce que le maître d'ouvrage a dit tout à l'heure, à savoir qu'il y a encore des permanences possibles. J'ai entendu qu'il était prêt à en ajouter. Je propose que les questions très, très particulières qui ont leur légitimité soient traitées dans ce cadre. Merci.

**Jean-Marc ILLES**

Je suis d'accord. On va essayer d'être plus concis dans les réponses. Vous avez raison.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Monsieur TILMONT, allez-y.

**Francis TILMONT**

Bonsoir, tout le monde. Tout d'abord, merci d'organiser cette réunion en visio. C'est toujours très intéressant et très instructif. Je pense que Madame TIB qui s'est présentée juste avant parlait de Cannes Beach, mais on aura bien compris qu'elle n'est pas sur Cannes Beach, mais du côté du

boulevard Leader et pas dans le centre de La Bocca. C'est vrai que l'on parle très peu des nuisances qui vont être occasionnées à l'ouest du Bosquet et à l'ouest de la gare de La Bocca. On n'en parle pas trop. Pourtant, il y a quand même Cannes Beach à côté. C'est quand même un ensemble important d'appartements. On voit juste la Licorne et un petit peu plus loin, je ne sais pas très bien où cela s'arrête, mais il risque d'y avoir beaucoup de nuisances de ce côté.

Je vais simplement donner mon point de vue sur ce projet. Il y a sans doute des choses très positives, mais je pense que malheureusement, d'autres ne vont pas assez loin. On a toujours dit qu'en 2005, des études avaient été faites pour tirer un tunnel sous La Croix-des-Gardes, sous la Californie, pour pouvoir passer et éviter Cannes, *grosso modo* entre Mandelieu et Antibes. Ce tunnel n'a jamais vu le jour, parce que cela coûtait très cher. Entretemps, des études ont indiqué que soi-disant ce n'était pas possible de faire des tunnels à cause des risques d'inondation, parce que les sols ne le permettaient pas. Aujourd'hui, selon les schémas que l'on voit sur vos *slides*, on s'aperçoit que l'on peut faire des tranchées couvertes et faire passer des trains dans des tranchées couvertes en bord de mer.

Personnellement, de mon point de vue, ce projet apporte certainement une évolution positive pour le nombre de trains qui vont passer sur les voies de la SNCF, mais pour les riverains directs, c'est négatif. Il faudrait qu'à un moment, il y ait une vraie volonté d'aller beaucoup plus loin dans ce projet qui, certes, va dans le bon sens, mais qui ne va pas assez loin. Je crois que la tranchée doit être beaucoup plus longue. Elle ne peut pas se contenter de mesurer 500 mètres de long. Elle doit permettre aux trains d'éviter un maximum de riverains. Je crois que le but du jeu ici est effectivement de faire évoluer la SNCF dans le 06, parce que c'est vrai que dans le 06, le train est vieillissant, le réseau n'est pas bon, il n'est plus bon, il ne correspond plus aux besoins actuels.

En revanche, ce projet est un peu « des petites rustines » que l'on met à gauche, à droite. On dit que ce tunnel, cette tranchée couverte est assez unique en son genre, qu'il y en a une autre sur Marseille qui sera plus ou moins longue. Or on se fiche bien des comparaisons. Je pense vraiment qu'il faut aller beaucoup plus loin. En 2005, il y avait des projets de tunnels. Des tunnels de 6 et 10 kilomètres avaient été proposés dans des projets. Or ils n'ont jamais vu le jour. On est en 2021, et tout ce que l'on nous propose, c'est une tranchée couverte de 500 mètres. J'en ai terminé.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Merci pour votre intervention.

### **Jean-Marc ILLES**

Je vais répondre. Merci de votre appréciation malgré tout balancée, même si elle est claire sur votre demande. Oui, effectivement, le projet a évolué. C'est exact. Dans les phases 3 et 4 du projet, il y a toujours des tunnels pour contourner, pour faire des lignes nouvelles entre Cannes et Nice.

Cette partie en tunnel existe toujours, mais elle est repoussée en phase 3 et 4 pour des raisons financières. Vous avez bien compris que le projet a été recentré sur la ligne classique, sur le TER. Vous avez utilisé le mot « rustines ». Ce sont des ajustements sur la ligne qui permettent d'augmenter le trafic sans aller jusqu'à faire des tunnels. Il y a bien effectivement les deux sujets. Évidemment, on est un peu entre les deux feux. On cherche à améliorer le système ferroviaire, mais on a quand même essayé de prolonger la tranchée couverte. Après, il y a des limites financières, évidemment, et vous l'avez bien compris, parce qu'à un moment donné, le projet ne peut plus se faire si on va trop loin.

Néanmoins, on est bien dans l'idée de ne pas résoudre que le problème ferroviaire, mais de résoudre le problème des impacts et de mettre de l'argent qui n'était pas prévu en plus pour limiter l'impact. On est bien conscient que cette tranchée, cette bifurcation en dénivelé n'est pas neutre, pas tellement en situation finale, je crois que vous l'avez compris, mais avant la phase travaux, il faudra que l'on mette des mesures particulières pendant cette année ou cette année et demie, où il y aura des travaux assez lourds de génie civil, pour que vous ayez le minimum de nuisances.

Après, pour l'aspect définitif, vous constatez quand même que l'installation permet de diminuer le bruit, donc de diminuer les nuisances après coup, et l'évolution du matériel roulant, malgré l'augmentation du trafic, l'améliorera. Évidemment, c'est moins bien qu'une tranchée couverte ou qu'un tunnel, mais il y a bien quand même une volonté de traiter le sujet de l'impact sur les riverains, et pas uniquement le sujet ferroviaire. Évidemment, faire une tranchée couverte ou un tunnel tout du long ne sera pas possible, vous vous en doutez, mais on est prêt à aller un peu plus loin si c'est possible. Après, il y a des limites techniques, des ponts-routes, des ouvrages sous lesquels on ne peut pas passer, des problèmes de pente là où l'on a un peu tiré au maximum sur nos collègues parisiens.

J'entends ce que vous dites. Je comprends la difficulté. Nous aussi, nous avons nos limites techniques. Les partenaires financiers ont aussi leurs limites financières. Néanmoins, je pense que l'on est déjà allé assez loin. On peut même aller un peu plus loin peut-être dans l'amélioration. On va continuer à en discuter. Cela étant, j'ai compris votre proposition qui serait évidemment de traiter le sujet de la barrière ferroviaire, mais c'est aussi un autre projet.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je propose à Monsieur HENROT d'intervenir. Je ne sais pas si j'ai bien prononcé son nom. Allez-y. Votre micro est activé. On doit vous entendre si vous vous exprimez. Monsieur HENROT ? Non, on ne vous entend pas. On va prendre une autre intervention. Je crois qu'Isabelle SEILLIEZ souhaitait intervenir. On reprendra Monsieur HENROT un peu plus tard. Madame SEILLIEZ.

**Isabelle SEILLIEZ, résidente à Alga Marina**

Tout à fait, merci beaucoup. Je suis à Alga Marina, avenue Picaud, quasiment en face de la gare de Cannes-La Bocca. Inutile de dire que l'on est quasiment en face de la bifurcation Cannes-Grasse. J'ai entendu dire qu'entre 2019 et 2020, vous aviez augmenté la longueur de la tranchée couverte pour limiter les nuisances même si c'était plus cher, ce qui est très bien. Par contre, vous indiquez qu'elle commencerait à la clinique du Méridien pour se terminer à la résidence Montmajour. Chacun voit midi à sa porte. Je suis avant la clinique du Méridien, puisque nous sommes à Alga Marina. La tranchée ne commencerait donc pas devant notre résidence.

**Jean-Marc ILLES**

Tout à l'heure, je crois que l'on a fait une confusion sur l'endroit où était Madame TIB. Je propose que l'on prenne les *slides* avec les résidences pour bien voir où vous êtes. Je vois bien où est Alga Marina.

**Robert POLICHT**

Alga Marina est cachée derrière l'étiquette « gare existante de La Bocca démolie ».

**Jean-Marc ILLES**

Je parle sous le contrôle de Robert POLICHT, mais la tranchée couverte est bien devant chez vous. Peut-on montrer la tranchée couverte ?

**Robert POLICHT**

Absolument.

**Jean-Marc ILLES**

Ce n'est pas celle-là, on a rechangé. Peut-on remettre l'autre ?

**Robert POLICHT**

L'essence même du projet est de passer sous la ligne Cannes-Grasse.

**Jean-Marc ILLES**

Pour aller à l'essentiel, devant chez vous, les trains seront dans la tranchée couverte.

**Isabelle SEILLIEZ**

D'accord. Parlez-vous des deux lignes Cannes-Grasse ?

**Jean-Marc ILLES**

Non, uniquement celle où il y a une tranchée couverte. Cannes-Grasse n'est jamais en tranchée couverte, puisqu'en 2019, on avait fait le choix de mettre l'autre en tranchée couverte. Les deux ne

peuvent pas être en souterrain. Il y en a une au-dessus et une en dessous. Celle qui est au-dessous est devant chez vous.

### **Robert POLICHT**

De l'autre côté, la partie souterraine démarre au niveau de la résidence, un peu à l'ouest du bâtiment de la gare actuelle de Cannes-La Bocca. On est donc à une centaine de mètres de votre résidence à l'ouest.

### **Isabelle SEILLIEZ**

D'accord, merci.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Monsieur ASCHIERI.

### **Pierre ASCHIERI, Maire de Mouans-Sartoux**

Merci beaucoup de me donner la parole. Je suis Pierre ASCHIERI, maire de Mouans-Sartoux. Mes propos seront vraisemblablement sûrement complétés par Madame GOURDON qui est avec nous ce soir. Je vais tout simplement vous donner la position mouansoise. Évidemment, on est loin des problématiques de voisinage et des riverains qui seront impactés par ces travaux, ce que l'on comprend tout à fait. Il n'y a aucun problème là-dessus. On soutient toutes les démarches qui seront faites pour réduire les nuisances engendrées par cette infrastructure.

Quoi qu'il en soit, juste quelques mots pour vous dire que la commune de Mouans-Sartoux se bat depuis 30 ans pour la réouverture de cette ligne. Elle a été obtenue en 2005. Depuis 2005, nous avons cessé de veiller au bon fonctionnement de cette ligne, à l'amélioration de la qualité de service. Il y a eu des moments un peu compliqués, des fonctionnements erratiques, on les a tous vécus. Néanmoins, on soutiendra tous les projets qui iront dans l'amélioration de la qualité de service.

Comme cela a été évoqué précédemment, le système ferroviaire est vieillissant sur la Côte d'Azur. Il est inefficace pour certains territoires. On a la chance d'avoir une liaison Cannes-Grasse avec une continuité jusqu'à Nice et Vintimille. C'est une chance vu la situation routière que nous vivons tous chaque jour. On est sur une embolie en termes de circulation. On va vers un blocage complet de la circulation automobile. La solution alternative par la voie ferrée est une des solutions aux problèmes de circulation dans notre département. Nous sommes donc extrêmement vigilants à la qualité de service rendu par cette ligne.

Nous sommes extrêmement vigilants sur la continuité du service, la continuité du trajet, c'est-à-dire que les gens qui rentrent en prenant le train à Grasse, à Mouans-Sartoux ou au Cannet sont en continuité jusqu'à Nice, sur le fait que le train ne soit pas en rupture en charge, sans descente sur le trajet. C'est vraiment essentiel pour nous. Nous sommes donc extrêmement vigilants là-dessus.

Évidemment, si l'on peut augmenter le cadencement, ce ne sera que mieux. Nous nous battons aussi pour cela. Nous souhaitons donc vraiment une amélioration de la qualité de service en tenant bien évidemment compte tenu des problèmes engendrés par les travaux, par les nuisances pour les riverains.

Nous sommes tout à fait conscients de ce problème, et je pense que la SNCF est en capacité d'améliorer certaines choses, ce qu'elle a déjà montré par le passé. En tout cas, le fait qu'il y ait une rupture de circulation, une descente en gare de Cannes-La Bocca serait pour nous régression réelle par rapport au service rendu à l'heure actuelle à la population qui utilise ce train. Voilà en quelques mots notre position concernant une amélioration en tenant compte bien évidemment des problématiques engendrées par ce type d'infrastructure.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour cette intervention. Appelle-t-elle un retour ?

### **Jean-Marc ILLES**

Juste pour confirmer, mais je pense que l'on y reviendra dans les échanges avec le SID (Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes-La Bocca) tout à l'heure. Je confirme que SNCF Réseau est sur la même position. Dans les lignes en voie unique chargées et structurantes du sud de la France, c'est l'une de celles où il y a le plus de voyageurs. La quasi-totalité des voyageurs, ou une très grande majorité va vers Nice, donc bien au-delà. Il y a autant de voyageurs entre Grasse et Le Bosquet, qui vont vers l'est – je crois qu'il y a 16 kilomètres entre les deux – qu'entre Les Arcs et La Bocca qui fait pourtant 50 kilomètres. C'est vraiment une ligne très structurante, beaucoup plus que La Pauline-Hyères à Toulon, ou que d'autres lignes à voie unique.

Du côté de Réseau, on n'a aucune intention d'abandonner ces lignes, bien au contraire. Mes collègues l'avaient rouverte en 2005. Je me souviens, j'étais à Montpellier à l'époque. Le trafic a été encore amélioré en 2017.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Monsieur ou Madame BARBIER. Madame BARBIER, excusez-moi. Je vous propose d'activer votre micro. Y arrivez-vous ? Danièle BARBIER, vous avez demandé la parole.

### **Danièle BARBIER, résidente au Château de la Mer**

Excusez-moi, je n'avais pas activé le micro. Je suis au Château de la Mer. Sur votre présentation, à aucun endroit je ne vois la distance entre la troisième voie ferrée et le point le plus proche du Château de la Mer. D'après les images, cela m'a l'air très, très proche. Je voulais savoir si l'on pouvait avoir quelques précisions à ce sujet.

### **Jean-Marc ILLES**

Robert, peux-tu montrer les *slides* correspondantes ? Je pense qu'elles existent sur cette zone.

**Robert POLICHT**

Je n'ai pas la main là-dessus. Laurence a la main. Il y a effectivement une *slide*.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Juste avant, peut-on situer la voie ferrée et le Château de la Mer pour les autres participants, et rentrer dans le détail ensuite ?

**Robert POLICHT**

Sur la photo de gauche, la vue aérienne de gauche, vous avez les deux pastilles 1 et 2 (*slide 69*). Ce sont les deux ailes de la résidence du Château de la Mer. Sur la gauche, vous avez un immeuble de 12 étages et sur la droite, un bâtiment sur deux niveaux.

**Jean-Marc ILLES**

La voie Marseille-Vintimille est en bas, celle de Cannes-Grasse est à droite. Vous avez le boulevard Francis Tonner et le boulevard Picaud au nord. Voilà pour ceux qui ne sont pas du coin.

**Robert POLICHT**

Exactement. Aujourd'hui, la distance entre la façade de l'immeuble et la voie ferrée est d'environ 23 mètres. À l'horizon du projet, cette distance serait réduite à environ 15 mètres. Si l'on regarde la distance entre la façade de votre immeuble et la limite d'emprise ferroviaire, on a environ 16 mètres aujourd'hui. À l'horizon du projet, on prendra entre 4 et 5 mètres sur les fonds de jardin de la résidence. On aurait une limite de propriété à 12 mètres. Il est important de noter tout d'abord que votre terrain est surélevé aujourd'hui par rapport aux voies ferrées. Votre jardin est situé environ 5 mètres au-dessus des voies ferrées. Il y a un mur de soutènement, un talus qui sépare votre jardin de la voie ferrée.

Quant à cette troisième voie, elle sera encore plus basse que les deux voies existantes d'environ 2 mètres, ce qui fait que cette troisième voie est une infrastructure qui sera plus proche de votre façade, mais elle sera quasiment enterrée, enfouie. Cette configuration permettra notamment de réduire l'impact sonore des circulations à l'intérieur de cette voie, parce que le mur va jouer un rôle d'écran acoustique. Ce mur sera bien évidemment équipé de matériaux qui vont atténuer les effets sonores liés à la circulation des trains.

**Danièle BARBIER**

Oui, mais les distances que vous indiquez sur le tableau sont celles le plus au sud des voies ferrées.

**Robert POLICHT**

Non, c'est la distance entre la limite nord de l'emprise ferroviaire et votre façade.

**Danièle BARBIER**

D'accord, OK. Si le train part en terrier, vous dites qu'il sera plus bas que l'actuel. Or le bruit monte. On aura donc plus de bruit.

**Robert POLICHT**

Oui, il monte, mais on peut très bien l'atténuer. Peut-on mettre la *slide* suivante (*slide* 70) ? D'abord, sachez que le bruit est généré par le contact des roues sur les rails. On peut très bien envisager de mettre sur le mur de droite, qui est le mur le plus haut (6 mètres de haut), un équipement de protection acoustique avec des matériaux qui absorbent les bruits. Du côté droit, vous avez également un mur d'environ 1,50 à 2 mètres de haut, qui va au-delà, qui monte au-dessus du rail et des roues. On peut également équiper ce mur de protection acoustique, de matériaux qui viennent absorber le bruit. Les effets de réverbération seront atténués justement grâce à ces matériaux acoustiques. Le bruit sera donc atténué grâce à cette configuration de l'aménagement.

**Danièle BARBIER**

Oui, mais ne serait-il pas possible non pas de le mettre plus en profondeur, mais de mettre une dalle par-dessus, de clôturer ?

**Robert POLICHT**

On peut effectivement envisager plusieurs solutions. Sur le mur de 6 mètres de haut, sur la droite du train de la nouvelle voie, on peut envisager de créer une casquette qui viendrait fermer un peu cette structure. On peut également envisager carrément une couverture avec une structure légère qui aurait des qualités de protection acoustique. On peut même aller un peu plus loin en créant une dalle, en appliquant les mêmes principes que ceux appliqués du côté est. Aujourd'hui, ce sont des pistes de réflexion que l'on doit étudier plus en détail pour vérifier la faisabilité de ces configurations. On pourrait donc envisager ces solutions.

**Danièle BARBIER**

Pour tous ces balcons au sud de l'immeuble, en termes visuels, cela crée une sacrée dégradation, même en termes sonores.

**Robert POLICHT**

Visuellement, tout dépend des étages.

**Jean-Marc ILLES**

Robert, je vais compléter ta proposition et celle de la dame. Avant de parler de la proposition, peut-on revenir sur la zone de bruit, sur ce qui est généré en termes de bruit entre la situation du projet et la situation de référence (*slide* 38) ? On va revenir ensuite à la casquette. Malgré les modifications, il faut bien reconnaître que l'emprise chez vous est significative en termes de

nuisance. Vous voyez quand même que pour les raisons que l'on a indiquées, compte tenu du fait que c'est enterré, que le matériel est un peu différent, que la vitesse est un peu plus faible et du fait que l'on est en dénivelé, que l'on a des pentes, il est prévu qu'il y ait moins de bruit demain qu'aujourd'hui. Le problème du bruit est donc quand même atténué.

Ceci étant, une fois que j'ai dit cela – on peut revenir à l'autre schéma –, je ne suis pas contre non plus le fait d'aller un peu au-delà de la règle, même si l'on voit que l'on améliore, mais quand on peut améliorer, ce que l'on a fait un peu à droite, là où c'est possible, là où il y a la possibilité technique, on le fait. Peut-on revenir au schéma transversal ? À la section ? C'est plus bas, c'est dans les *slides* joker. C'est la *slide* 68 ou 69.

### **Robert POLICHT**

Je pense que c'est la *slide* 69.

### **Jean-Marc ILLES**

Je pense que l'on va étudier votre proposition d'une sorte de casquette, quelque chose qui améliore encore la situation pour que vous ayez un peu moins de visibilité sur cette première voie et pour qu'il y ait une amélioration contre la réverbération du bruit. On va regarder.

### **Danièle BARBIER**

Super. Merci beaucoup.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. J'avais Monique KHAYAT qui souhaite intervenir. Allez-y.

### **Monique KHAYAT, résidente à Alga Marina**

Bonsoir. Je suis à Alga Marina, au 2<sup>e</sup> étage. Je n'ai pas été prévenue par le syndic de la première concertation en 2019. Je découvre tout cela maintenant et je suis absolument catastrophée. J'ai trois ou quatre questions. Premièrement, allez-vous grignoter sur notre terrain ? Deuxièmement, au niveau du bruit, allez-vous élargir la voie ferrée à ce niveau ? Troisièmement, verra-t-on quand même la mer que l'on voyait bien de chez nous, au 2<sup>e</sup> étage ? Voilà toutes les questions qui se posent à moi, et je suis catastrophée par votre histoire, franchement.

### **Jean-Marc ILLES**

Vous allez l'être moins, parce que je pense que les trois réponses sont plutôt positives, mais je laisse la parole à Robert POLICHT.

### **Robert POLICHT**

Oui. On peut afficher peut-être la *slide* du même type au niveau d'Alga Marina. C'est un peu avant. On est encore trop à l'est. Pour répondre à la dernière question, oui, vous aurez toujours la vue sur

la mer. Aucun élément ne viendra en super structure en aérien vous bloquer la vue. Sur cet aspect-là, il n'y a aucune inquiétude. Concernant l'élargissement des emprises ferroviaires, on va devoir élargir la plateforme ferroviaire de la ligne Cannes-Grasse. On a une légère réserve foncière entre la voie existante et la limite de l'emprise. On va l'utiliser justement pour implanter notre voie, mais on doit acquérir une bande de l'ordre de 1 à 2 mètres au nord des emprises. On viendrait prendre le boulevard de la Mer, le cheminement piéton qui, lui, serait décalé un peu plus au nord pour être reconstitué.

Finalement, on prendrait sur les terrains qui, techniquement, appartiennent à la ville de Cannes, mais qui constituent le jardin de la résidence. On prendra une bande d'environ 1 à 2 mètres. Il y avait une troisième question que vous pourriez peut-être rappeler.

**Monique KHAYAT**

Oui, tout cela est beaucoup mieux.

**Jean-Marc ILLES**

Et le bruit ?

**Monique KHAYAT**

Oui, et le bruit ? Parce que les trains sont plus proches.

**Jean-Marc ILLES**

Pour le bruit, on va regarder. Pour résumer, il y a 2 mètres d'acquisition foncière, vous l'avez compris.

**Monique KHAYAT**

Ce n'est pas normal. Ne peut-on rien faire ? Ne peut-on rien dire ? On a une résidence avec un beau jardin, et on nous rabiote 2 mètres. C'est terrible ! Ne peut-on rien faire ? Ne peut-on rien dire ? Est-on obligé d'accepter ?

**Jean-Marc ILLES**

Vous n'êtes pas obligée... Vous pouvez vous exprimer pendant la concertation. Il n'y a aucun problème, mais on essaie de limiter au maximum...

**Monique KHAYAT**

C'est difficile d'accepter, monsieur. Excusez-moi, mais c'est difficile !

**Jean-Marc ILLES**

Vous avez compris que l'on prenait 2 mètres. Après, vous avez posé la question sur le bruit. On va vous répondre sur le bruit en affichant la *slide* concernant le bruit.

**Robert POLICHT**

Pour compléter sur l'impact concernant le jardin, vous avez la limite de propriété constituée par un mur de clôture. Derrière, vous avez un cheminement piéton à l'intérieur de votre résidence, et vous avez un autre mur. Les aménagements ne viendraient pas dépasser ce second mur qui est à l'intérieur de votre propriété. Il n'y aurait pas d'impact sur votre gazon en phase définitive sur la propriété. Pour le bruit, je ne sais pas, Jean-Marc. Je peux prendre la parole.

**Jean-Marc ILLES**

Pour le bruit, je vois du vert.

**Robert POLICHT**

Pour le bruit, c'est la *slide* 38

**Jean-Marc ILLES**

Sur le bruit, je vois une amélioration. Vous aurez moins de bruit qu'aujourd'hui au niveau de votre résidence.

**Robert POLICHT**

Il faut savoir que vous avez une voie créée sur la ligne Cannes-Grasse, mais vous n'avez pas d'augmentation du nombre de trains. Cette voie est réalisée non pas pour accompagner une augmentation du trafic, mais pour fluidifier et faciliter l'exploitation ferroviaire, la circulation des trains au niveau de ce secteur.

**Monique KHAYAT**

D'accord. J'ai juste une autre question si cela ne vous dérange pas. Sur cette partie, la voie ferrée sera quand même élargie à ce niveau.

**Robert POLICHT**

Comme je vous l'ai indiqué, la plateforme sera élargie d'environ 2 mètres du côté nord, de 2 mètres maximum. Dans les phases ultérieures, on peut éventuellement essayer de reprendre le tracé et de réduire l'impact, mais aujourd'hui, voilà ce que l'on peut dire avec prudence.

**Jean-Marc ILLES**

Ce serait élargi de 2 mètres, mais si l'on peut faire mieux, on essaiera de faire mieux.

**Robert POLICHT**

Bien évidemment. L'objectif est de ne pas créer de nuisances ni d'impacter, mais il faut compter environ entre 1 et 2 mètres d'acquisition foncière au-delà de nos emprises ferroviaires actuelles.

**Monique KHAYAT**

Y a-t-il un remboursement, quelque chose ? Cela passe-t-il comme cela ? Nous prend-on 1 ou 2 mètres et voilà ?

**Jean-Marc ILLES**

Ne vous inquiétez pas. Patrick LINSALE peut peut-être répondre rapidement.

Patrick, je ne sais pas si tu es là. Non ? En gros, évidemment, il y aura une indemnisation systématique. La plupart des acquisitions se feront à l'amiable. Il y a une partie principalement chez vous, qui appartient à la ville de Cannes, je crois. Ce qui appartient à la Ville de Cannes sera acheté à la Ville de Cannes. Si des choses vous appartiennent, la plupart des acquisitions se font à l'amiable, à 95 % par la SNCF. Cela peut éventuellement aller jusqu'à l'expropriation, mais c'est très rare. Bien entendu, il y aura des indemnisations au prix du marché local. Il n'y a aucune difficulté sur le sujet. On fera cela dans les règles, et bien sûr avant que les travaux ne commencent.

**Patrick LINSALE, Action foncière, SNCF Portail Entreprises**

Je peux ajouter quelque chose, Jean-Marc.

**Jean-Marc ILLES**

Oui, vas-y.

**Patrick LINSALE**

M'entendez-vous, madame ?

**Monique KHAYAT**

Oui, je vous entends.

**Patrick LINSALE**

Je suis expert foncier auprès de SNCF Réseau sur ces sujets. Je crois avoir compris qu'une partie de ces terrains, dont vous parlez, appartient à la commune. Robert, est-ce bien cela ?

**Robert POLICHT**

Oui, je confirme.

**Patrick LINSALE**

D'accord. Ces terrains vous sont mis à disposition. Il n'y a pas de souci. Ils seront acquis à la commune, bien entendu. S'agissant de l'impact sur votre propriété, je vais utiliser des mots un peu durs, mais en termes d'impact juridique, le terrain ne vous appartient pas. Après, vous pouvez peut-être venir nous demander des dépréciations de la propriété. Cela existe et c'est notre obligation. Ce que l'on appelle « la dépréciation du surplus » correspond à des indemnités venant couvrir les impacts d'une infrastructure ou d'autre chose, d'une acquisition en tout cas, sur une propriété. Cependant, dès lors que nous avons une déclaration d'utilité publique, ces terrains appartenant à

la commune nous seront cédés sans problème par la commune. De toute façon, on aurait les moyens de l'imposer dans tous les cas de figure, mais il n'y a pas de raison que l'on en ait besoin. Le terrain ne vous appartient pas, il vous a été mis à disposition. C'est un aménagement favorable et embellissant de votre propriété. En enlevant ces 1, 2 ou 3 mètres, je ne sais plus, cela fait perdre de la valeur à la propriété. Si c'est le cas, oui, nous serons présents pour prendre en charge la dépréciation du surplus de la propriété.

**Monique KHAYAT**

C'est surtout la voie ferrée qui est élargie.

**Stéphane Saint-Pierre**

Je pense que les réponses aux questions de madame ont été données. Il y a 17 ou 18 autres personnes qui attendent pour prendre la parole. Je propose que l'on passe à la suite. Merci beaucoup pour vos questions. Merci aux réponses de SNCF Réseau. Monsieur Thomas BOISSY, allez-y.

**Thomas BOISSY**

Bonsoir. Je vous mets la vidéo.

**Stéphane Saint-Pierre**

Oui, merci. On vous voit très bien, on vous entend. Allez-y.

**Thomas BOISSY**

D'abord, j'ai une petite remarque sur le fait que l'on soit par Zoom. Je trouve que ce n'est évidemment pas la même chose que de se retrouver dans une salle et de pouvoir discuter avec les gens concernés, qui, comme madame à l'instant, sont dans un état de stress par rapport à ce qui se passe sur leur propriété, ce qui est normal. On est dans une période où personne n'a le droit de sortir, où l'on ne peut pas se réunir, où l'on ne peut pas discuter de tout cela. C'est un peu dommage que l'on n'ait pas décalé cela et que cela ne soit pas possible. Toute la France le fait, tous les métiers le font, on est pratiquement tous à l'arrêt. C'est donc un peu dommage que l'on ne puisse pas le faire.

Deux ou trois remarques. Je ne comprends pas très bien l'histoire par rapport à Alga Marina. On rajoute une voie plus proche d'Alga Marina, mais on fait moins de bruit. J'aimerais comprendre comment, parce que cela me semble un peu étrange que les nuisances sonores soient inférieures alors que l'on rajoute une voie plus proche de la propriété. Il y aura probablement aussi des vibrations dans les appartements ou sur l'immeuble lui-même. Je ne sais pas comment c'est pris en compte. Il y a effectivement une dépréciation des appartements, puisqu'en dehors du terrain qui est pris et qui appartient à la mairie, avoir la vue sur deux lignes de chemin de fer, c'est une chose, mais l'avoir sur trois lignes de chemin de fer, c'en est une autre. Cela change également cela. Il y a

aussi deux ou trois arbres centenaires dans les 2 mètres que l'on prendrait sur ce terrain. Entre la vue sur des arbres sublimes et centenaires et la vue sur trois voies de chemin de fer, ce n'est pas exactement la même chose. Il y aura donc forcément un préjudice par rapport à cela.

Enfin, dernière petite remarque. On a entendu parler d'un projet alternatif. Or on n'en a pas encore entendu parler depuis le début, et il est déjà 20 heures. C'est censé être quasiment la fin de la réunion. On a entendu Monsieur le Maire de Mouans-Sartoux dire que c'est très compliqué pour les gens de sortir du train et d'aller en prendre un autre. Je vis aussi à Paris. Cela se fait tout à fait facilement de prendre un métro, un train ou un RER et de faire un petit changement pour aller ailleurs. Ce serait bien que l'on puisse entendre parler de ce projet-là. Visiblement, il avait été évoqué en 2019, il a été balayé. Il revient là, mais on n'en entend pas parler et il arrive très tard dans la discussion. Je ne sais pas si ces personnes auront la parole à un moment donné, mais ce serait bien qu'on les entende.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Vous avez fait une remarque sur la concertation, vous avez posé une question sur la baisse du bruit, une autre sur les vibrations éventuelles et une sur la dépréciation et la contre-solution proposée par le SID.

### **Jean-Marc ILLES**

Sur la dépréciation des actifs, je crois que Patrick LINSALE a répondu. Cela peut être pris en compte. Si c'est le cas, parce que ce n'est pas systématique, cela peut être évalué et analysé. Sur le bruit, je vais donner la parole à Robert POLICHT ou à Damien TOMASI.

### **Robert POLICHT**

Sur le bruit, je peux effectivement donner une réponse. Aujourd'hui, la voie est à une certaine distance. À l'horizon du projet, la nouvelle voie sera plus proche de votre façade de 3 mètres par rapport à la voie existante. Aujourd'hui, on a une voie ; à l'horizon du projet, on en aura deux. Comme on vous l'a indiqué, il n'y aura pas d'augmentation du nombre de trains. Aujourd'hui, environ 40 trains empruntent la ligne Cannes-Grasse. À l'horizon du projet, sur cette voie qui sera plus proche de votre résidence d'environ 3 mètres, vous n'en aurez que la moitié, soit 20 trains, et les 20 autres trains circuleront sur la deuxième voie qui, elle, s'éloignera par rapport à votre résidence. Ce n'est pas ce qui va justifier la baisse du niveau du bruit, mais c'est tout simplement que sur la ligne littorale Marseille-Vintimille, vous bénéficierez également des améliorations apportées par la configuration du projet, c'est-à-dire la création de la tranchée couverte où quasiment la moitié des trains va circuler, et de l'évolution du matériel roulant, du remplacement des trains aujourd'hui très bruyants (trains Corail). Comme je vous l'ai indiqué précédemment, le remplacement de ces trains va contribuer à une baisse significative du niveau du bruit. Ce ne sont

pas uniquement les résidences au plus près de la ligne littorale qui en profiteront, mais également votre résidence qui n'est pas si loin non plus de la ligne littorale.

### **Thomas BOISSY**

Juste pour que les gens comprennent, je n'ai pas vu les mesures de bruit au niveau de l'Alga Marina. C'est l'endroit où les trains tournent et où cela fait le plus de bruit, parce qu'au niveau des rails, cela fait beaucoup de bruits. Ces mesures sont-elles faites sur un ensemble de journées, ou sur le bruit supplémentaire ? Pour un train qui tourne 3 mètres avant, je suppose que le bruit est quand même supérieur. Non ?

### **Robert POLICHT**

À 3 mètres près, par rapport à votre façade, cela ne va pas changer les résultats. Après, les niveaux de bruit s'examinent et s'évaluent sur des périodes diurnes et nocturnes. Quand on évalue les niveaux de bruit, c'est entre 6 heures et 22 heures. Cette base nous permet de faire les comparaisons entre l'état actuel et l'état projet.

### **Jean-Marc ILLES**

Il est certain qu'il y aura bien une baisse de bruit devant chez vous. En revanche, pour répondre à votre question sur le projet alternatif, on va y venir. On est bien d'accord que là, pour le coup, il y aurait trois TER par heures et des trains qui freineraient en gare, donc devant l'Alga Marina. Les conséquences de bruit seraient donc un peu différentes, mais on va y revenir certainement.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Il y avait une question sur la concertation à distance.

### **Jean-Marc ILLES**

S'agissant de la concertation, on revient sur le planning 2021. Si l'on repoussait la concertation en juin ou en juillet, on ne pourrait plus tenir l'objectif de l'enquête publique. On a une demande du ministère et des financeurs pour tenir ce délai au maximum. Il y a un protocole financier négocié ensuite avec l'État. Ce calendrier montre que nous sommes contraints par le lancement de l'enquête publique en 2021, de faire la concertation maintenant. On n'avait pas d'autre méthode. C'est quand même assez tardif.

### **Thomas BOISSY**

Certains sont contraints de ne pas travailler en ce moment et ils ne peuvent pas faire autrement. Cela aurait donc pu être reculé un peu pour que les gens puissent être concertés normalement.

**Jean-Marc ILLES**

Non, on est vraiment à un mois près. À un mois près, notre planning n'est plus tenable dans les délais.

**Thomas BOISSY**

Le pays entier est à l'arrêt depuis pratiquement un an pour un certain nombre de personnes. Par ailleurs, il y avait juste une autre petite question concernant les arbres centenaires qui sont dans les 2 mètres.

**Jean-Marc ILLES**

S'agissant des arbres centenaires, j'ai bien compris que c'était un vrai sujet pour vous et je le comprends tout à fait. On va essayer de les préserver. Ils sont dans la zone de travaux.

**Robert POLICHT**

Jean-Marc, ils sont dans les installations de chantier.

**Thomas BOISSY**

C'est-à-dire qu'à cet emplacement, on mettrait des pelleteuses à la place d'arbres centenaires.

**Robert POLICHT**

Non, ce n'est pas l'objectif.

**Jean-Marc ILLES**

Je vais dire l'inverse. Je vais dire que l'on va les préserver. Ils sont dans la zone de travaux. On va justement tenir compte de votre remarque. On va donc les laisser et les protéger pour que vous puissiez en bénéficier après.

**Thomas BOISSY**

C'était l'endroit du chemin, où le chemin allait être fait, c'est-à-dire 2 mètres plus loin, et c'est dans les arbres.

**Jean-Marc ILLES**

Non, c'est dans la zone d'installation de chantier. On pense qu'on peut les préserver en procédant ainsi.

**Thomas BOISSY**

Le chemin ne serait donc pas décalé. Il serait au même endroit.

**Jean-Marc ILLES**

Non, pendant la phase travaux, il y aura un décalage du chemin, mais en fin de travaux, on pourrait le rétablir. Pendant la zone de travaux, oui, mais à la fin des travaux, il sera au même endroit,

puisqu'en fin de travaux, il n'y a que 1 ou 2 mètres d'écart. Cela nous paraît donc faisable de les préserver.

**Robert POLICHT**

Les troncs des arbres dont vous parlez sont au nord du cheminement qui se situe à l'intérieur de votre propriété.

**Thomas BOISSY**

Au niveau de la propriété, là où l'on nous dit que le chemin sera décalé pendant les travaux.

**Robert POLICHT**

Après, on peut très facilement contourner l'arbre s'il faut.

**Thomas BOISSY**

N'y aurait-il pas un autre endroit de la propriété pour garer des pelleteuses, plutôt que d'aller se mettre autour de ces arbres ?

**Jean-Marc ILLES**

On va essayer de prendre en compte votre remarque, monsieur.

**Thomas BOISSY**

Merci beaucoup.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. On va prendre encore deux ou trois questions. On passera ensuite à l'autre proposition, l'heure avançant, mais encore 17 personnes ont souhaité formuler des questions. Monsieur Christophe LEVY.

**Christophe LEVY**

Bonsoir. Je voulais avoir juste une confirmation, s'il vous plaît. Sur votre projet, j'ai vu un rallongement du terrier de 311 mètres. Vous allez faire 500 mètres de plus au total. Est-ce à l'est ou à l'ouest ?

**Jean-Marc ILLES**

Le prolongement n'est que de 130 mètres. Quant au reste, on va vous l'expliquer.

**Robert POLICHT**

Tu as tout dit. Par rapport à la solution présentée en 2019, si on reprend le schéma du début, à l'époque, on avait une tranchée d'à peu près 350 mètres. On a pu rallonger cette couverture d'environ 130 mètres à l'est, d'environ une vingtaine de mètres à l'ouest. Cela permet de porter cette voie en souterrain, cette tranchée couverte, à 500 mètres.

**Jean-Marc ILLES**

C'est vers l'est.

**Christophe LEVY**

Sur Alga Marina, on ne sera pas impacté.

**Jean-Marc ILLES**

Dans votre zone, les trains de Marseille-Vintimille étaient déjà en tranchée hier, et ils sont toujours en tranchée aujourd'hui. Il n'y a pas de changement. Les trains qui passent en souterrain passaient déjà en souterrain.

**Robert POLICHT**

Pour compléter, il y a deux points durs. Pourquoi réalise-t-on cette tranchée ? Pour passer sous la ligne Cannes-Grasse et sous le Font de Veyre. Alga Marina est entre la ligne Cannes-Grasse et le Font de Veyre. On est donc forcément en souterrain.

**Christophe LEVY**

D'accord, parce que sur vos photos, on voyait bien quand même quatre voies.

**Jean-Marc ILLES**

En fait, il y a deux sujets. Il y a le doublement de la ligne Cannes-Grasse. C'est pour cela que l'on prend un petit bout de terrain sur le terrain de la ville de Cannes dans votre fond de jardin. C'est exact. Il y a bien un doublement de la ligne Cannes-Grasse. Par contre, pour la ligne Marseille-Vintimille qui est en souterrain, vous voyez que le souterrain commence au niveau des Terrasses de Cannes. Devant chez vous, c'est en souterrain.

**Christophe LEVY**

D'accord, super. Les trains vont à chaque fois ralentir vu que finalement, on est près de la gare qui sera créée. À quelle vitesse vont-ils rouler ?

**Jean-Marc ILLES**

Dans notre projet, il n'y a pas de création de gare à cet endroit. Les trains passent et ne vont pas freiner. Il n'y aura pas de crissement de frein à cet endroit. D'ailleurs, dans cette zone, il y aura moins d'aiguillages. Actuellement, il y en a deux. Un peu plus à l'ouest, il n'y en aura qu'un. Les trains passeront au-dessus de la voie existante. Il se trouve que devant votre résidence, il n'y aura pas d'aiguillage, et les trains ne vont pas freiner devant, puisqu'ils vont passer en continuité, en fluidité sur Marseille-Vintimille.

**Christophe LEVY**

Et les TGV ?

**Jean-Marc ILLES**

Les TGV passeront en souterrain sur la voie 1. S'agissant du passage en souterrain, il est important de dire que techniquement, on a allongé la tranchée couverte de 130 mètres, mais on n'a pas déshabillé Pierre pour habiller Paul. L'endroit où elle remonte à l'est est le même qu'avant. C'est bien en modifiant le dénivelé et le tracé du raccordement que les trains remontent plus vite au lieu de prendre plus leur temps. On a bien amélioré la situation par la tranchée sans dégrader d'autres habitations derrière. Je pense qu'il est important de le dire. Pour vous, Alga Marina, c'est identique pour la tranchée couverte.

**Christophe LEVY**

D'accord. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je propose encore une ou deux questions. Excusez-moi, j'essayais de suivre les demandes. Je remonte. Je ne sais pas si c'est Monsieur ou Madame ISNARD.

**Jean-Philippe ISNARD, Président du Comité Cannes-Grasse**

Oui, c'est moi-même. M'entendez-vous ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui, on vous entend. Allez-y.

**Jean-Philippe ISNARD**

Je voulais intervenir dans votre réunion. D'abord, je me présente. Je suis le président du Comité Cannes-Grasse, qui a fait ouvrir la ligne entre Cannes et Grasse. Je salue d'ailleurs Marie-Louise GOURDON que je vois à l'écran et qui a participé étant dans l'équipe. J'ai deux questions qui m'inquiètent. D'abord, je confirme qu'un contreprojet a été effectivement suggéré à la SNCF à l'époque. Ce contreprojet faisait arriver la Ligne Nouvelle TGV en gare de Grasse. Ensuite, elle traversait toute la plaine de Fayence et elle était débranchée en gare de Fréjus. Elle passait ensuite par le bas de Grasse, elle reprenait les gorges du Loup en viaduc. Elle reprenait sur une gare qui était créée à Saint-Isidore. Ensuite, elle prenait carrément une ligne nouvelle. À chaque fois, il y avait des connexions. La ligne de Grasse descendait sur Cannes et Antibes. S'il y avait des TGV venant de plus loin, ils pouvaient descendre sur Cannes et Antibes. Ensuite, l'autre connexion en gare de Saint-Isidore se faisait soit par la ligne des Chemins de fer de Provence, soit par la ligne de tramway, ou par tout ce qu'il y avait. La ville de Nice était desservie par de nombreux moyens de transport. Ensuite, on repartait en tunnels, bien entendu, en tunnels et viaducs jusqu'à la frontière italienne.

Il faut dire une chose que l'on a oublié de dire aux gens. Cette ligne nouvelle n'était pas une ligne Nice-Paris, mais une ligne Barcelone-Gênes. C'est donc tout un arc méditerranéen où l'on

construisait une ligne TGV nouvelle. Dans cet esprit, j'ai souligné en son temps aux personnes qui avaient présenté le projet qu'elles allaient rencontrer de grosses difficultés pour implanter une ligne nouvelle vu l'urbanisation du secteur. Il semblerait que l'on n'en ait pas trop tenu compte. On m'a dit : « *oui, mais nous aurons le soutien des élus* ». Je vous signale que les élus ont des électeurs. Quand les électeurs vont voir l'énormité du projet, éventuellement les conséquences sur leur environnement, je crois que ces élus perdront énormément d'électeurs. De son côté, la SNCF va perdre de nombreux soutiens.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Monsieur, puis-je vous proposer de poser une question sur le projet qui vous est présenté ?

### **Jean-Philippe ISNARD**

Oui. Justement, dans votre présentation, puisque je suis arrivé un peu en retard, je n'ai pas compris comment vous alliez faire rentrer les TGV dans la nouvelle gare de La Bocca que vous allez construire, si j'ai bien compris, dans l'ancienne gare de marchandises. Comment vont-ils arriver de la ville de Grasse ? Une boucle sera bien construire quelque part. Or je ne l'ai pas vue dans votre projet.

### **Jean-Marc ILLES**

Le projet a changé suite au COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures) de 2017. La ligne Cannes-Grasse n'est plus doublée. C'est dans le projet tel qu'il est. Le projet en phase 3 prévoit une gare TVG à Cannes, à partir de la gare de marchandises de Cannes, de rentrer en tunnel pour sortir à Sophia. Ce serait un tunnel tout du long. On est bien dans la phase 3, mais ce n'est pas l'objet de la concertation d'aujourd'hui. On est bien sur des aménagements de lignes classiques beaucoup plus réduits en termes de structure, mais qui ont quand même des impacts sur les riverains. On le voit bien, ce n'est pas neutre, mais ce sont des infrastructures beaucoup plus ponctuelles qu'un tunnel. Cela reste d'actualité, mais ce n'est pas l'actualité immédiate, et cela reste dans la perspective du projet. Ce n'est pas dans l'enquête publique 2021.

### **Jean-Philippe ISNARD**

Jusqu'à quelle hauteur la ligne Cannes-Grasse est-elle doublée ?

### **Jean-Marc ILLES**

La ligne Cannes-Grasse ne sera pas doublée. Il n'y aura pas d'aménagement sur Cannes-Grasse. On sera en tunnel à partir de Cannes et il n'y aura pas de doublement de la ligne dans le projet.

**Robert POLICHT**

Jean-Marc, peut-être pour reboucler, pour préciser, la ligne est doublée entre le Bosquet et la ligne littorale. On s'arrête en gare du Bosquet. Au-delà, au nord, on n'intervient pas. Il n'y a aucun aménagement au nord de la gare du Bosquet.

**Jean-Philippe ISNARD**

D'accord.

**Jean-Marc ILLES**

C'est doublé sur 400 mètres aujourd'hui. Ce n'est pas doublé jusqu'à Grasse, si telle était votre question.

**Jean-Philippe ISNARD**

J'ai bien compris. Je pensais que c'était jusqu'à Mouans-Sartoux. Entre parenthèses, je ne sais pas où passe cette nouvelle ligne. On ne sait pas trop. D'après ce que j'ai compris, elle passe dans la vallée de la Siagne.

**Jean-Marc ILLES**

Quand ces projets arriveront, il y aura une nouvelle concertation sur ces phases. Tout sera rebattu. Actuellement, il y a un tracé, un faisceau de possibilités, mais le tracé exact n'est pas encore défini. Ce n'est pas l'objet de la réflexion d'aujourd'hui même si le projet reste en perspective. C'est ce que l'on appelle « la Ligne Nouvelle Cannes-Nice » en passant par Sophia, mais c'est bien en phase 3. Le tracé est en tunnel. Ce sont plus les considérations géotechniques que les aspects d'urbanisme qui vont jouer.

**Jean-Philippe ISNARD**

Pourrait-on avoir un descriptif sur le plan foncier ? Pour que l'on puisse voir exactement. C'est ce que j'avais demandé, mais on ne me l'a pas fourni.

**Jean-Marc ILLES**

On vous enverra les éléments dont on dispose sur le sujet, sachant que les études n'ont pas progressé depuis 2017 sur ce point.

**Jean-Philippe ISNARD**

C'est parfait, merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je vois « Rudy ». Je ne sais pas si c'est un nom ou un prénom. Je vous propose d'intervenir. Allez-y.

**Rudy LAFARGUE, résident à Alga Marina**

Bonsoir. Je suis Rudy LAFARGUE. Je suis à Alga Marina. J'ai une question concernant cet arbre que vous voyez derrière. Ce pin va être forcément détruit, puisque vous ajoutez une voie. Or c'est une voie que je ne comprends pas.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Monsieur, on ne voit pas votre visage.

**Rudy LAFARGUE**

Voilà, vous voyez mon visage, mais je préfère que vous voyiez mon autre arbre derrière.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

On vous voit mieux maintenant.

**Rudy LAFARGUE**

Merci. Cet arbre va être détruit, puisque forcément, il va être sur le nouveau passage du boulevard de la Mer. Une fois que vous allez rajouter une deuxième voie, on va se retrouver ici, avec cet arbre qui sera dans le chemin piéton et éventuellement pour les voitures de secours. Il ne peut donc plus rester ici. Il est probablement centenaire, voire plus, je ne connais pas son âge.

Ensuite, on parle du quai de déchargement. J'appelle cela un quai comme à Paris, comme le disait Monsieur BOISSY tout à l'heure. En quoi serait-ce un problème d'avoir un déchargement ici ? Cela éviterait tous ces travaux. Là, j'ai des trains qui n'arrêtent pas de passer. Déjà, il n'y aurait plus de bruit, puisque le train s'arrêterait en petite gare de La Bocca. Me suivez-vous ?

**Jean-Marc ILLES**

Oui, je vous suis.

**Rudy LAFARGUE**

Déjà, on fabrique une deuxième voie qui ne sert pas à grand-chose, puisqu'après le Bosquet, on retourne sur une seule voie. Je ne comprends pas pourquoi d'un seul coup on fait juste une deuxième voie venant de Grasse entre Le Bosquet et le terrier. Je ne comprends pas bien l'utilité de cette deuxième voie. Si l'on faisait un quai de déchargement, ce qui éviterait tous ces travaux, dont le coût est faramineux, puisque dans le projet que l'on attend – Monsieur BOUZETIT devrait parler, mais on attend toujours cette information – cela nous semble un peu plus léger, censé. Je sais que cela va faire bondir des gens, mais j'aimerais bien que l'on en vienne à leur projet. Merci bien.

**Jean-Marc ILLES**

S'agissant du pin, je pense que l'on va vous répondre plus précisément. Effectivement, la proposition qui pourrait être faite à cet endroit serait de détourner le boulevard de la Mer, mais il y aurait un sujet d'emprise chez vous. Il pourrait y avoir une proposition pour le préserver, mais en détournant le boulevard de la Mer sur vos emprises. Dans ce cas, il y aurait plus de 2 mètres. Cela peut être examiné. On peut proposer une solution différente, je suppose – je parle sous le contrôle de Robert POLICHT – pour le préserver.

**Robert POLICHT**

Oui, Jean-Marc, si je peux préciser. On rétablit le boulevard de la Mer à l'identique, comme aujourd'hui, c'est-à-dire que la partie carrossable utilisée par les véhicules se ferait entre le boulevard Leader et la clinique du Méridien. On rétablit l'accès à la clinique et au parking de la clinique qui existe aujourd'hui, dans sa même configuration qu'elle l'est aujourd'hui. En revanche, au-delà, plus à l'ouest, on remet un cheminement piéton tel que c'est le cas aujourd'hui, d'environ 2 mètres de large. L'emprise ferroviaire complémentaire, dont on a besoin pour installer la deuxième voie, est d'environ 2 mètres. En décalant la voie piétonne du boulevard de la Mer, on arrive bien avant le tronc du pin, et on arrive à le préserver.

**Rudy LAFARGUE**

D'accord. Merci.

**Jean-Marc ILLES**

Je pense que l'on va peut-être passer au sujet de la solution alternative et donner la parole à Monsieur BOUZETIT.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Nous verrons s'il y a d'autres questions sur vos premières interventions. S'il y en a, nous y répondrons. Si Monsieur BOUZETIT et Monsieur LORNET, qui étaient ensemble, je crois, nous entendent, êtes-vous OK pour partager vos propositions avec les participants ?

**Laïd BOUZETIT, Président du comité du SID (Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes-La Bocca)**

M'entendez-vous ? J'arrive.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

On vous entend très bien. Allez-y.

**Laïd BOUZETIT**

Je vous remercie de nous donner la parole. D'abord, je tenais à vous remercier pour l'organisation de cette réunion publique en visioconférence. Je suis également content de la communication faite

autour de ce projet. Je tenais à saluer le travail de l'ensemble des techniciens de la SNCF. Je citerai les noms de Monsieur ILLES, de Monsieur Robert POLICHT et de toute l'équipe (excusez-moi si j'en oublie). Je voudrais également remercier Monsieur le Garant pour sa disposition pour que cette réunion publique puisse se passer le mieux possible.

Je reviendrai sur une chose qui me paraît importante en tant que président du SID. Cette association a plus de 60 ans d'existence à La Bocca. Cela va faire la 5<sup>e</sup> année que j'en suis président. Je me suis activé à être l'initiateur et le rassembleur d'idées sur La Bocca pour développer La Bocca à l'image de ce qu'elle représente, à l'image d'un village provençal. En tant que président du SID, je répète que c'est une association de 400 adhérents, membre du COLAC, du collège des acteurs. J'ai été également présent dans diverses réunions en 2019, entre autres celles de Marseille auxquelles j'ai participé. Je tenais vraiment à vous remercier pour tout cela.

De notre côté, trois intervenants principaux devront intervenir dans le cadre de cette réunion. Le premier n'a pas pu attendre, parce que cela dure. Pour être honnête avec vous, vous savez que le projet alternatif est le seul présenté aujourd'hui en alternance et qui a demandé beaucoup de travail dans le cadre de cette concertation. Je remercie entre autres Monsieur LORNET qui n'a pas hésité à passer du temps également pour que l'on puisse proposer une alternative à ce grand quartier de La Bocca. Je dis bien « *ce grand quartier* », parce qu'aujourd'hui, c'est la véritable locomotive sur le plan sanitaire et médical. C'est la véritable locomotive économique avec plusieurs hôtels (le Vélès, l'Holiday Inn). Surtout, je le dis honnêtement, ce quartier magnifique a une superbe vue sur la mer. Je ne vous cache pas qu'en présentant ce projet, le but est de défendre et de ne pas opposer les usagers aux habitants de ce quartier de La Bocca qui, aujourd'hui, vont vraiment payer le plus cher ces aménagements.

En présentant ce projet, toujours dans un débat assez constructif, il s'agit de se demander si l'on peut réfléchir et avancer autrement. Nous avons travaillé. C'est vrai que nous avons un peu tardé à présenter ce projet, parce qu'il fallait l'affiner. Dieu sait qu'honnêtement, en tant qu'association qui ne reçoit aucune subvention publique – je dis bien « *aucune subvention publique* » –, qui est donc très indépendante, nous avons essayé de travailler dans une indépendance totale, sans aucune pression, sans aucune manière de dire pourquoi s'opposer à un tel projet si ce n'est pas en essayant d'être constructifs. Dans ce cadre, je voulais vous dire que cette réunion, qui se passe très bien, qui se déroule très bien, réunit pas loin de 100 personnes. J'avais réuni 200 personnes lors de la dernière réunion à La Bocca dans la salle de la Verrerie. Nous sommes aujourd'hui 100 personnes. Je crois que l'on est l'endroit où le projet de bifurcation a le plus mobilisé sur la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur, entre autres la nouvelle ligne, et je m'en réjouis, avec la communication et le travail réalisé par la SNCF et le SID – je dis bien « *le SID* » – qui a bien présenté également le projet de la SNCF, mais qui n'a jamais caché son projet alternatif.

Nous devons continuer à travailler et essayer de tout faire pour trouver la meilleure solution dans l'intérêt de tous, les usagers, comme les habitants de ce quartier qui vont être très impactés. C'est pour cela que dans ce cadre, je veux présenter quand même ce projet, et je vais laisser Monsieur LORNET prendre la parole. Je tiens aussi à ce que puissent être écoutés et entendus Madame GARBAY sur tout ce qui concerne le domaine socioprofessionnel et économique, entre autres la santé, mais également l'hôtellerie et l'hébergement, Monsieur ROUMEGUAS pour tout ce qui concerne l'environnement, et Monsieur LORNET, bien sûr, pour la présentation du projet. Je vais laisser la parole à Monsieur LORNET en espérant que nous restions tous dans la construction d'un véritable projet et dans la discussion. Je vous remercie pour tout ce travail d'équipe, entre la SNCF et le SID. Je laisse la parole à Monsieur LORNET et je vous souhaite une bonne soirée.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci, Monsieur BOUZETIT. Monsieur LORNET, c'est à vous.

### **Jean-Pierre LORNET, responsable transports du SID**

Bonsoir à tous. Je salue l'équipe de communication de SNCF Réseau et de NICAYA qui organise ce soir ce débat, mais aussi bien sûr le travail de l'équipe SNCF Réseau. Je vais vous citer Monsieur ILLES, mais derrière, comme l'a fait Monsieur BOUZETIT, les personnes sont nombreuses. Je le sais et on le voit au travers de la spécificité et des caractéristiques des réponses que vous apportez, et là, je vais prendre un cadre plus général qui est celui de toute la concertation 2021 portant sur des opérations à Marseille. On sent très bien que SNCF Réseau va au fond des choses et essaie d'apporter les réponses les plus précises possibles. Ensuite, je souhaite citer Monsieur QUEVREMONT grâce à qui, par rapport à ce débat marseillais, nous avons un débat, je pense, à nouveau très apaisé. S'il me permet cette boutade, on est très loin du talus ici ce soir. C'est important pour moi de voir que les personnes qui se sont exprimées l'ont fait de manière très posée. On n'est pas du tout dans la victimisation, mais dans la construction. On a senti très nettement cette co-construction. J'ai eu l'occasion d'en parler très brièvement avec le maire de Cannes et je salue le travail de Monsieur ONZON et de l'équipe SNCF Réseau pour avoir proposé en deux ans un projet très fouillé. Démentez-moi si c'est le cas, mais à ma connaissance, il n'y a qu'une tranchée couverte en France. Je n'en connais qu'une à la gare d'Austerlitz. Ce que vous êtes en train de proposer est vraiment très novateur et je salue vraiment tout ce travail.

Je vais maintenant passer à ce projet alternatif, m'en tenir à des explications très simples, et reprendre tout simplement l'histoire de cette ligne. Je ne vais pas revenir à 2005, mais je vais remonter un peu plus loin, puisque chacun peut retrouver dans l'enceinte même de la gare de La Bocca les marques du quai. Jusqu'en 1978, certes, la ligne n'allait que jusqu'à Ranguin, mais elle permettait une halte ferroviaire dans l'enceinte de la gare de Cannes-La Bocca. J'ai donc réfléchi

toute cette année et demie au travers des passages de train et au travers des passagers que j'ai auditionnés et questionnés. J'en suis moi-même un, puisque tous les matins, je suis un « pendulaire », c'est-à-dire que je quitte La Bocca autour de 7 heures et en 26 minutes, je suis à Saint-Laurent-du-Var. Je souhaite faire bénéficier à tous les usagers de cette robustesse du ferroviaire et investiguer tout le projet avec cette qualité de service, comme l'a dit tout à fait très justement Monsieur ASCHIERI tout à l'heure.

Je vais vous résumer le projet en deux points. C'est celui qui vous a été remis. Il s'agit d'avoir une gare avec un quai jardin de correspondance grâce notamment aussi aux dispositifs ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) de niveau 2. Depuis 2017 (ou depuis 2020, mais peu importe), vous faites se croiser douze fois par jour vos trains soit dans l'enceinte de la gare du Bosquet, soit à Mouans-Sartoux. C'est ce que vous appelez dans votre langage technique des évitements, pour moi, statiques. J'ai donc recherché sur les 20 kilomètres de ligne, à la 10<sup>e</sup> minute (20 kilomètres, 20 minutes), la zone de croisement dynamique qui était envisageable. Je me suis trouvé à un endroit un petit peu magique qui s'appelle le vallon de l'Œuf, près d'un lieu-dit qui s'appelle *Le Miracle*, pour être très précis, entre les trous n° 13, n° 14 et n° 7 du Royal Mougins Golf Club. J'ai une zone de 650 mètres de long, que nous avons évaluée, avec deux aiguillages qui permettaient sur cette voie, actuellement voie de service, d'amener des convois ferroviaires de véhicules neufs dans l'enceinte du dépôt que vous identifiez dans votre vocabulaire ferroviaire sous le terme CAAT (Côte d'Azur Automobile Transport).

Voilà le projet assez synthétique, en effet. Grâce à l'ERTMS 2, deux trains pourront s'interroger l'un depuis la gare de Mouans-Sartoux, l'autre depuis la gare de Ranguin, et ainsi se croiser sur une zone où l'on voit cela sur des vitesses bien plus élevées sur l'axe Aix-Marseille, et ainsi assurer – j'insiste sur ce point, parce que c'est un élément très important – une fréquence qui passe de 30 minutes à 20 minutes. Les gens partiront de Grasse comme actuellement, et en 20 minutes, ils seraient dans la gare de La Bocca. Avec six trains à l'heure, puisque c'est ce que vous nous annoncez en phase de résultat, on a une capacité en effet, comme cela a été noté par Monsieur BOISSY ou d'autres personnes, d'avoir un passage de quai à quai par un quai jardin qui n'entraîne pas, même pour les personnes à mobilité réduite, de difficulté.

Bien sûr, il y aurait l'idée tout à fait nécessaire d'une passerelle pont qui partirait du sud du boulevard du Midi Louise Moreau pour enjamber les deux voies ferroviaires et retomber bien entendu au droit de la salle d'attente de cette gare afin d'assurer toutes les dessertes pour les PMR. Je ne vais pas insister là-dessus, parce que l'on aura l'occasion très certainement d'échanger là-dessus et de revoir tous les éléments techniques du projet que j'envisage vraiment comme juste un avant-projet pour moi de toutes les mobilités et de l'intermodalité que peut faire naître cette gare.

**Jean-Marc ILLES**

Merci. Est-ce que c'est bon, Stéphane ? Puis-je prendre la parole ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui.

**Laïd BOUZETIT**

Si vous le voulez bien, peut-on laisser Madame GARBAY intervenir sur le projet socio-économique dans le cadre du SID ? On est quatre à intervenir. Ensuite, on n'interviendra plus. On vous laissera la réponse. Le but est d'essayer d'apporter l'ensemble des éléments, si cela ne vous fait rien.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Tout à fait. Je propose à Madame GARBAY d'activer son micro. Le voyez-vous, Madame GARBAY ? Il faut que vous activiez votre micro.

**Nathalie GARBAY, directrice de la clinique Le Méridien**

M'entendez-vous ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

On vous entend. C'est parfait.

**Nathalie GARBAY**

Bonsoir. Merci de me donner la parole. Je suis Nathalie GARBAY. Je suis directrice de la clinique Le Méridien. À ce sujet, on est impacté, comme de nombreux acteurs économiques tout au long du boulevard de la Mer. Pour moi, aujourd'hui, l'étude de votre projet, avec toutes les qualités qu'il représente, représente un gros danger pour le Méridien. C'est un risque de condamnation de l'activité, parce que le bruit et la poussière seront complètement incompatibles avec une hospitalisation de patients. Pour nous, ce sont 1 000 séjours de patients hospitalisés par an, la maison médicale avec 13 000 passages de consultation non programmée et 15 000 passages également sur la radiologie, pour tout ce qui est imagerie médicale. Je vois mal des patients accepter ce bruit. Je me souviens quand vous avez enlevé l'auvent de la gare de La Bocca. Cela a duré trois nuits, et cela a été trois nuits d'enfer pour nos patients.

Oui, le projet m'inquiète énormément. Oui, je soutiens ce projet alternatif, mais j'en comprends aussi les limites. Aujourd'hui, économiquement, pour nous et pour ce projet alternatif, ce serait une solution tout à fait acceptable, je pense, quant à la durée et à la lourdeur des travaux. Supprimer la clinique, c'est supprimer un accès aux soins sur tout le littoral. Il n'y aura plus de barrière entre l'hôpital de Saint-Raphaël et l'hôpital de Cannes. Ce dernier va devenir une autoroute pour toutes les urgences, c'est-à-dire un service complètement saturé. Il l'est déjà aujourd'hui, il le sera encore plus demain. Aujourd'hui, je pense que l'on écoute beaucoup les soignants, l'hôpital et les cliniques privées ; il faut continuer à le faire. Je suis très inquiète sur ce projet tel qu'il est présenté par SNCF, encore une fois avec tous les points forts que vous mettez en avant, mais pour moi, cette bifurcation Cannes-Grasse est très, très inquiétante. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je crois que Monsieur BOUZETIT voulait faire intervenir une autre personne pour finir. On donnera ensuite les éclairages de SNCF Réseau.

**Jean-Marc ILLES**

Si vous ne donnez la parole à personne, je donnerai la parole à Robert POLICHT pour la réponse concernant la partie sur la clinique Le Méridien.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

D'accord. Monsieur BOUZETIT, je crois que vous avez proposé à une autre personne d'intervenir.

**Laïd BOUZETIT**

Monsieur ROUMEGAS, s'il est toujours là.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Monsieur ROUMEGAS peut-il demander la parole ? Je ne le vois pas pour l'instant. Je vais essayer de voir s'il est dans la liste. Pouvez-vous activer votre micro ?

**Maximilien ROUMEGAS, résident à Le Corsaire**

C'est fait.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

C'est bon, on vous entend.

**Maximilien ROUMEGAS**

Bonsoir. Je m'appelle Maximilien ROUMEGAS. Je suis capitaine d'un bateau à Cannes. J'habite non loin du croisement ferroviaire, au-dessus, dans la résidence Le Corsaire. Dans ce débat et la concertation à laquelle nous participons ce soir, nous sommes les défenseurs de l'environnement. On est un peu la voix de ceux qui ne l'ont pas, c'est-à-dire la faune et la flore. Les particuliers, les citoyens, et l'association du SID portent aussi l'idée d'un défenseur de l'environnement, sur le modèle de défense des droits de Cécile MUSCHOTTI, la députée La République En Marche du Var. C'est un département que je connais bien, parce que j'y suis né, un département dans lequel passe aussi cette ligne et qui est le plus boisé de France.

Je pense que le projet du SID est le seul envisageable si l'on veut un tout petit peu préserver la faune et la flore existantes, les espèces endémiques, les oiseaux qui sont aussi menacés. J'ai parlé de ma dernière question qui est restée sans réponse, à propos de l'enquête de l'entomofaune, sujet aussi assez important. On pense aux oiseaux, aux arbres, mais on ne pense pas forcément aux insectes qui sont aussi le premier maillon de la chaîne alimentaire. Je pense que la SNCF doit reverdir son blason, si je peux m'exprimer ainsi, parce que cela fait un petit moment qu'elle est

dans le rouge. Je pense que le changement climatique peut tous nous impacter. On doit tous prendre conscience de ce qu'il se passe, que ce soit en termes de catastrophe écologique, de l'augmentation de la température actuelle. L'action de l'homme est déraisonnable, et les dérèglements climatiques en sont les conséquences.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci.

### **Jean-Marc ILLES**

Je vais commencer par ce dernier point. Je souscris complètement à ce que vous dites. Je vais vous répondre sur le fond. Si l'on fait ce type de projet, c'est pour améliorer le report modal. On verra ce à quoi conduit la solution alternative, mais il s'agit bien d'augmenter le nombre de personnes qui prennent les trains alimentés par une énergie électrique. On peut discuter de l'énergie électrique et de l'énergie nucléaire, ce qui est un autre débat, mais de toute façon, elle n'est pas carbonée. C'est bien cela l'objectif du projet. Le sujet du projet est de diminuer le nombre de voitures qui utilisent la combustion avec de l'énergie à base de combustible carbone. Aujourd'hui, ce projet a un intérêt socio-économique, mais dans 50 ans, s'il y a des interdictions de véhicules, il faudra bien avoir des déplacements de proximité qui fonctionnent. Sinon, il y aura des problèmes. On est bien sur quelque chose à très long terme. Le bilan carbone du projet sera fait. Évidemment, il sera positif. Voilà pour le fond du projet.

Après, je vais vous répondre sur l'aspect juridique. Je peux vous assurer que la préservation de la biodiversité et les mesures entre l'état initié de l'environnement et ce que provoque le projet sont regardées à la loupe par ces gens qui voient des milliers de projets par an. Ils ne vont donc pas nous « louter ». On a des services centraux spécialisés dans ce domaine, dans l'aspect biodiversité, environnement et impact pendant les travaux. C'est vrai que notre projet a un bilan carbone positif en exploitation. Pendant la phase travaux, il y a une phase plus compliquée en termes de bilan carbone, évidemment, et vous avez raison. Dans ces phases-là, je peux vous dire que l'on est extrêmement surveillé, et que la SNCF se veut exemplaire sur ces sujets. On est un mode principalement alimenté par l'énergie électrique. Vous savez que les ratios de bilan carbone et d'émission de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère n'ont rien à voir entre le train et les autres modes de transport. C'est donc bien dans ce cadre que l'on s'est inscrit.

Avant de parler sur le fond de la proposition de Monsieur LORNET, on va peut-être aborder le sujet de la clinique du Méridien pour préciser ce qu'il en est. Je confirme que pour la clinique du Méridien, l'activité sera maintenue tout le long des travaux, et à la fin, exactement la même surface sera restituée à la clinique. Robert POLICHT peut peut-être compléter plus précisément.

**Robert POLICHT**

Tu as tout dit. Il y aura une phase travaux où l'on aura besoin de quelques mètres pour pouvoir réaliser les travaux de la tranchée. Pendant cette période, on pourra éventuellement trouver une mesure pour permettre la continuité de l'activité et l'accès aux véhicules au plus près de ce parking. Des solutions seront tout à fait envisageables. En phase définitive, une fois les travaux réalisés, comme tu l'indiques bien, le boulevard de la Mer sera reconstitué à l'identique, de même que le parking. Les accès seront donc préservés.

Juste un petit point sur les nuisances acoustiques. Si l'on compare avec le projet alternatif proposé par le SID, on aura 50 % de train en plus qui circuleront en surface au droit de la résidence, donc autant de bruit en plus par rapport à notre solution, puisque, comme je vous l'ai indiqué, on réalise une tranchée enterrée au droit de la clinique du Méridien, et presque la moitié des trains circulant sur cette section vont l'emprunter. Forcément, les nuisances générées par ces trains qui passeraient en souterrain ne seront pas perçues par les occupants de la clinique du Méridien.

**Jean-Marc ILLES**

On peut afficher la *slide* qui correspond à la clinique du Méridien.

**Robert POLICHT**

Il faudrait remonter deux pages en arrière, *slide* 74.

**Jean-Marc ILLES**

On voit bien 66 mètres, 66 mètres, et la voie est rapprochée de 1 mètre. Il n'y a aucune différence d'emprise. Je vais maintenant répondre à la contribution très apaisée de Monsieur BOUZETIT et de Monsieur LORGNET. Je voudrais dire d'abord que le projet tel qu'il est aujourd'hui a déjà évolué l'année dernière par la mobilisation des habitants – les 200 personnes dont parlait Monsieur BOUZETIT – et par l'action du SID, et aussi de Monsieur LORGNET. Le fait d'avoir mobilisé des gens et d'avoir fait leur travail d'association a joué. Je ne vais pas nier l'existence de ce travail. Si l'on vous a déjà présenté les améliorations très importantes aujourd'hui et si l'on a évoqué d'autres améliorations possibles en essayant d'aller encore plus loin, on a parlé des sujets devant le Château de la Mer, et on va tenir parole, c'est bien parce qu'il y a une mobilisation, parce qu'il y a du monde. L'action du SID est essentielle. Je voudrais aussi tout simplement vous remercier pour qu'il y ait du monde et pour que le débat s'enclenche. De plus, vous le faites de manière apaisée. C'est très bien, je n'ai rien à dire là-dessus. C'est un premier point.

Le deuxième point également positif est qu'un travail est fait. Un travail a été fait par Monsieur LORGNET et peut-être par d'autres personnes. De toute façon, il est respectable. Je respecte les gens qui sont bénévoles et qui passent leur temps à regarder des solutions. Même si l'on n'est pas un spécialiste ferroviaire et que l'on est un passionné, ce qu'est Monsieur LORGNET, je crois, cela mérite le respect, cela mérite d'être pris au sérieux et d'être pris en considération. Je

le prends donc au sérieux et en considération. Ceci étant, une fois que je le prends en considération, je l'examine, je l'analyse et je fais forcément une contre-expertise. Il y a deux sujets dans ce que vous dites. Il y a des sujets techniques et après, il y a des sujets de fond. Évidemment, j'ai regardé la faisabilité technique de ce que vous dites. Évidemment, je ne vous en fais pas de reproche. Cela fait 30 ans que je fais ce métier. On a des services d'exploitation, des services de signalisation. On connaît le fonctionnement des postes d'aiguillage. C'est notre métier, c'est donc normal que l'on ait plus de capacité d'analyse. C'est tout simplement parce que l'on y passe plus de temps que vous. Ce n'est que cela.

Effectivement, il y a plusieurs problèmes techniques dans votre dossier, que je vais énumérer un par un. Pour le premier, vous avez proposé une implantation du quai. Je vais essayer de le ressortir pour être tout à fait précis par rapport à votre demande, pour ne pas tourner autour du pot.

Stéphane, puis-je partager moi-même un document ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui.

**Jean-Marc ILLES**

Il faut que je fasse « écran partagé », je suppose.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui, c'est cela. Tout à fait.

**Jean-Marc ILLES**

Cela arrêtera le partage des écrans. Le voyez-vous ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

C'est un peu petit, mais on le voit.

**Jean-Marc ILLES**

C'est le document que m'a envoyé Monsieur LORGNET. Vous voyez l'idée qui est d'implanter un quai. Le problème est qu'en implantant un quai à cet emplacement, on bloque la ligne Marseille-Vintimille. Le système de signalisation fait que vous avez des itinéraires tracés, et vous êtes obligés, pour ne pas bloquer la ligne, de repousser le quai derrière le signal d'entrée (ou derrière le repère ERTMS) qui dépend de la distance jusqu'à l'aiguillage. Vous devez donc repousser le quai au niveau du bâtiment des voyageurs actuel. Monsieur LORGNET, vous avez raison, le quai mesure environ 110 mètres, mais en repoussant le quai de plusieurs mètres, il se retrouve sous le pont du boulevard Francis Tonner, pont que l'on doit élargir. Cette implantation du quai ne va pas. Elle est plus à gauche. Effectivement, un quai étant devant Alga Marina, si trois trains par heure arrivent, freinent

et repartent, il y aura plus de trains devant le bâtiment Alga Marina, la clinique du Méridien étant un peu à droite, je crois. C'est le premier élément.

Concernant le deuxième élément dont vous avez parlé, je suis obligé de l'analyser, parce que vous êtes allé dans des éléments techniques assez précis. Évidemment, notre rôle est d'y répondre, en toute amitié, bien entendu. Vous avez parlé d'évitement dynamique. Ce n'est pas possible de faire un évitement dynamique. Il faudrait que vous repreniez la main et que vous montriez la *slide* (*slide* 114) pour montrer ce qu'est un évitement dynamique. Je comprends votre idée. Vous dites « *on va faire croiser les trains sans qu'ils s'arrêtent* ». Vous employez d'ailleurs le terme technique juste d'évitement dynamique. Le problème est que pour qu'il y ait un évitement dynamique, il faut que tout l'itinéraire et toute la zone d'approche soient libérés de tout enclenchement. Comme vous avez des aiguilles de part et d'autre, vous êtes obligé de protéger l'aiguille non pas dans le croisement, et vous êtes obligé d'avoir l'équivalent de quatre cantons environ pour faire l'évitement dynamique. Sinon, vous êtes obligé de vous arrêter sur un signal fermé qui protège l'aiguille sur laquelle arrive le train à contresens. La seule manière de ne pas vous arrêter est ce que l'on a mis ici, c'est-à-dire d'avoir quatre cantons, la zone d'approche de l'aiguille faisant à peu près deux cantons et vous en avez un pour pouvoir croiser les trains. En gros, ce que vous dites est possible, mais il faut 6 kilomètres environs avec les marge de régularité et non pas 600 mètres, une distance de 600 mètres n'est pas suffisante. C'est le deuxième point technique qui ne va pas dans la démonstration.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Peux-tu préciser ce qu'est un canton ?

### **Jean-Marc ILLES**

Un canton ou une courbe de décélération dans un système ERTMS est ce qui espace deux trains. Quand les trains s'enclenchent sur une série de décélération, vous êtes obligé d'avoir le signal fermé au bout. Il y a donc une certaine longueur pour protéger l'aiguille, les installations dans tous les pays du monde ne permettant pas de changer un itinéraire quand cette zone est engagée. Cette zone est donc l'élément décisif. Quand la zone est engagée, vous ne pouvez plus changer l'itinéraire. Le train doit être avant cela. Du coup, pour que cela puisse marcher, il faudrait 6 kilomètres et non pas 600 mètres. Je suis dans votre logique, mais j'ai quand même essayé de rester dans votre logique, de créer un évitement dans l'EP CAAT. Dans ce cas, cet évitement serait statique, puisque l'évitement dynamique n'est pas possible, ce qui n'est pas gênant dans l'absolu, mais il faudrait créer une gare au CAAT, au nord de Ranguin, je crois. Car les trains s'arrêtent en gare et non en ligne. C'est possible de créer une gare, mais cela a un certain coût. Mais pourquoi pas ? À la limite, cela fait partie des choses envisageable. Mais malheureusement, même si l'on crée un évitement statique à cet endroit, cela ne marche pas non plus. On peut rapidement

regarder la *slide* 114. Cela ne marche pas non plus, parce que dans ce cas, vous avez un rattrapage, qui ne se voit pas très bien ici. Même en faisant des arrêts de 30 secondes, les trains se trouvent nez à nez juste avant Grasse. Cela veut dire qu'il faudrait doubler un tronçon en plus, à l'arrivée de Grasse, entre Grasse et Mouans-Sartoux. Ce qui créerait de nouveaux impacts en dehors du coût. C'est normal que vous fassiez une proposition. C'est normal que je fasse l'expertise, parce que c'est notre rôle. Il y a des solutions pour passer à trois trains par heure sur la ligne et on les connaît, mais ce n'est pas celle que vous proposez.

Mais, au-delà des sujets techniques que j'évoque ici, le sujet de fond est un peu celui évoqué par Monsieur le Maire de Mouans-Sartoux. Tous les projets ferroviaires du monde cherchent à éviter les correspondances et les ruptures de charge. Vous avez 90 ou 95 % des usagers de la ligne qui vont à partir de Cannes-centre et au-delà, vers Nice, pratiquement autant que ceux qui viennent des Arcs et qui viennent au-delà. Ces usagers qui vont au-delà de la bifurcation sont en nombre, très importants. On ne crée jamais des correspondances quand on n'en a pas au départ. Quand crée-t-on des correspondances ? Quand on change de mode de transport, quand on va du train au tram, du train au bus, du train à l'avion. Il n'y a aucun endroit où l'on crée des correspondances quand on peut les éviter. Je dirais même plus, les innovations ferroviaires font que l'on crée des systèmes qui empêchent les correspondances : ce sont les trams-trains pour éviter les correspondances. Toute l'innovation porte justement sur le fait d'éviter cela.

Au-delà des sujets techniques qui sont forcément ce qu'ils sont, et c'est notre travail de les analyser, c'est le sujet de fond. Avec ce système, on rajoute entre 7 et 17 minutes de correspondance. On a fait ainsi une modélisation socio-économique. À peu près 45 % des usagers quitteraient la ligne et iraient en report modal, plutôt vers la voiture. C'est la *slide* 118. On tomberait pratiquement à 450 000 voyageurs au lieu de 1 million aujourd'hui, alors que l'on vise plutôt 1,5 million de voyageurs à terme avec le développement de la logique RER.

Au-delà des sujets techniques, je le redis, le SID a fait son travail, et je l'en remercie. Chacun est dans son rôle, et je respecte tout à fait le travail réalisé. Après, c'est aussi notre rôle de dire ce qu'il est possible de faire et ce qui ne l'est pas. Le projet présenté n'est pas possible. Au-delà du fait qu'il n'est pas possible, il est contre-productif par rapport à l'objectif principal, ce qui est plus gênant. Cela étant, je comprends tout à fait que l'on cherche des solutions pour éviter ce qui gêne. On ne nie pas du tout que cette infrastructure soit délicate pour des gens qui ont de beaux habitats près de la mer. C'est évident que l'on doit vraiment prendre cela en compte au maximum. C'est pour cela que l'on a investi en plus, que l'on est prêt à le faire.

On a dit que l'on pouvait aller plus loin. On peut mettre des protections spéciales pendant les travaux pour la protéger. On fera le maximum. On est prêt à mettre le paquet sur cette zone pour limiter l'impact, mais on ne peut pas évidemment aller vers un projet qui, non seulement ne marche pas, mais qui, si jamais il marchait, conduirait effectivement à une régression socio-économique,

une perte de valeur de l'objectif souhaité, c'est-à-dire une augmentation du nombre de voyageurs. Voilà un peu ma réponse très formelle sur le sujet. Je le redis, ce n'est pas une leçon que je donne, mais je suis obligé de répondre sur le fond, parce que vous avez avancé des arguments un peu techniques. J'ai donc répondu sur l'aspect technique. Je reste quand même sur le sujet positif. Je vous remercie quand même de la proposition, parce que c'est le travail de l'association, qui est très respectable. Voilà ce que je voulais dire pour répondre à Monsieur LORGNET et à Monsieur BOUZETIT.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je crois que Monsieur BOUZETIT demande la parole. Je la passerai ensuite à d'autres personnes, à Madame LE MAILLOT, à Monsieur ou Madame XUEREBO. On va bien sûr vous donner la parole. Je propose de repasser la parole à Monsieur BOUZETIT ou à Monsieur LORGNET si jamais ils ont un *feedback* en écho à la présentation et à l'analyse de leur proposition, que tu as partagées.

Monsieur BOUZETIT ? Monsieur LORGNET ? Je vois que vous avez redemandé la parole. Je vous demande d'activer votre micro. Voilà, cela a l'air de fonctionner. On vous entend.

### **Laïd BOUZETIT**

Monsieur ILLES, je comprends que vous deviez apporter des réponses sur la partie technique et je vous en remercie. Je voudrais également vous parler de l'inondabilité du secteur. Étant un des principaux responsables de l'association, honnêtement, cela reste un gros frein. Nous en avons discuté à plusieurs reprises concernant le Font de Veyre. Comme vous le savez, en amont, il prend sa source au belvédère dans La Croix-des-Gardes. Il faudra vraiment que ce projet – honnêtement, je vous le dis – nous épargne tout ce qui concerne les inondations. Je vois que l'on n'en parle pas trop, mais pour moi, c'est un sujet très important. Ne le prenez pas mal, mais je suis un peu surpris que dans votre réponse, vous n'en ayez pas parlé. Pour moi, franchement, je crois que c'est vraiment ce qui va mettre un frein à l'élaboration d'un éventuel projet souterrain. C'est pour cela que je vous dis que le SID, à travers l'ensemble des habitants et les membres du SID de La Bocca, continuera la concertation.

Il faut que nous trouvions un compromis, un équilibre entre les usagers, que je peux comprendre, et les habitants. Je compte sur vous pour que l'on puisse vraiment essayer de travailler sur ce sujet, d'avancer et d'échanger pendant la concertation qui va jusqu'au 15 avril, mais même après. On a vraiment encore besoin de réponses à de nombreuses questions dans ce projet. Voilà, Monsieur ILLES.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. J'invite SNCF Réseau à répondre de manière concise. Encore neuf personnes demandent la parole, dont certaines s'impatientent un peu, et je les comprends, parce qu'elles la demandent depuis le début.

**Jean-Marc ILLES**

Sur l'aspect hydraulique, sur le sujet du Font de Veyre, je suis prêt à travailler avec la mairie de Cannes. Dans l'emprise ferroviaire, on a fait le maximum. On a même élargi. On a rendu possibles des améliorations hydrauliques qui viendraient derrière par le projet de la Ville. Je suis prêt à travailler avec la Ville de Cannes pour aller au-delà si nécessaire dans le sens de ce que vous dites sur l'aspect hydraulique. Sur la partie ferroviaire, on a mis la section plus forte que prévu, mais s'il faut aller un peu au-delà et demander sur notre emprise, je n'y suis pas opposé. Par contre, il est essentiel qu'on le fasse en bonne entente avec la Ville de Cannes.

**Laïd BOUZETIT**

Bien sûr. En tout cas, je vous remercie, Monsieur ILLES, pour cet échange très constructif.

**Jean-Pierre LORNET**

De mon côté, je vais poursuivre bien évidemment par les exemples nationaux. Je pense notamment à la question que nous n'avons pas évoquée volontairement, celle des trois ou quatre ans de fermeture de la ligne Cannes-Grasse, ce que nous avons connu pendant un an en 2017. Vous connaissez comme moi les études qui ont été menées par exemple sur la ligne Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie avec des fermetures de lignes, des pertes de clientèle et tous ces phénomènes. Je crains qu'avec ces travaux sur la ligne, avec la fermeture de cette partie de ligne entre Grasse et Le Bosquet, il y ait une désertion au bénéfice des bus de substitution SNCF mis en place, donc une grave difficulté à pouvoir faire revenir les gens dans le train, alors qu'avec les propositions, je vous le redis encore, je vais continuer à creuser avec des exemples nationaux afin que nous fassions vraiment un projet de co-construction.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je vais passer la parole à Madame GOURDON, puis à Madame LE MAILLOT.

Madame GOURDON, c'est parfait, on vous entend. Merci d'avoir patienté.

**Marie-Louise GOURDON, adjointe au maire de Mouans-Sartoux**

Je vous remercie vraiment de me donner la parole. Merci aussi pour la qualité de tous ces échanges qui se font vraiment de façon calme et posée, chacun défendant, évidemment, son point de vue. Je trouve cela très bien. Bravo !

Je suis élue à Mouans-Sartoux et au Pays de Grasse. Je voulais rappeler que cette ligne Cannes-Grasse, qui va jusqu'à Nice dans la continuité, et jusqu'à Vintimille, représente plus de

100 000 habitants au-dessus de Cannes en partant de La Bocca, et plus de 1 million de voyageurs qui prennent cette ligne. Je ne parle pas de cette année bien évidemment, mais en temps normal. Les voyageurs sont des personnes qui vont travailler, des étudiants. Ils la prennent aussi pour les loisirs. Évidemment, il y a des moments de pointe et des moments de calme. Nous sommes très attachés à cette ligne. J'ai participé à tous les combats avec André ASCHIERI pour qu'elle soit rouverte, ce qui a été un événement ferroviaire. Nous sommes particulièrement attachés à cette ligne, parce qu'elle est en continu, sans rupture de charge, ce que l'on a répété. Monsieur le Directeur l'a répété avant nous. C'est ce qui fait le succès de cette ligne.

S'il y a une rupture de charge à un moment donné, si les voyageurs doivent changer à Cannes ou à La Bocca, c'est évident que l'on va perdre une bonne partie des voyageurs, parce qu'il y aura du temps perdu. Le succès de la ligne est d'être en continu, sans rupture de charge. Je crois que le succès actuel vient du fait que la cadence est passée à un train toutes les demi-heures. Vous nous avez rassurés sur le fait qu'il n'y aura pas de rupture de charge sur tous les trains. J'ai vu dans le dossier qu'il y avait un cadencement prévu à 20 minutes, ce qui évidemment commence à devenir un petit métro, ce qui devient vraiment très intéressant et il sera encore plus utilisé. Je voudrais connaître la durée de fermeture de la ligne Cannes-Grasse. Vous avez prévu un échancier de travaux qui ne se font pas tous au même moment ni au même endroit. Comment cela va-t-il se traduire pour la ligne Cannes-Grasse en termes de fermeture ?

Pour conclure, c'est un enjeu vraiment capital pour améliorer la circulation dans notre département, aussi bien d'est en ouest que du nord au sud. On est tout le temps embouteillé, on le voit bien. Je pense qu'améliorer encore cette ligne dans ce sens, quelle que soit la façon de faire, est vraiment capital pour que l'on vive mieux. Je crois que l'on est dans le sens de l'histoire en développant tout ce qui est transport SNCF, transport en commun. On a fait beaucoup de parkings autour pour que les gens puissent arriver des communes voisines et prendre le train à Grasse ou à Mouans-Sartoux, par exemple. Tout cela existe maintenant. On peut encore le développer pour qu'il y ait un maximum de gens dans le train et moins dans les voitures. Je crois que c'est le but de tout cela. Je vous remercie.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Jean-Marc, pour la réponse.

### **Jean-Marc ILLES**

Je confirme l'importance de la continuité, on l'a dit. Le projet ne prévoit pas le cadencement à 20 minutes. Il reste à 30 minutes. C'était dans la proposition alternative, mais comme c'est présenté, techniquement, cela ne fonctionne pas. Le projet prévoit de rester à deux trains par heure. Cela étant, la bifurcation permet plein de choses. Elle permet de rester dans cette situation. Après, c'est un le même principe que l'on a sur Marseille, c'est-à-dire que l'on peut avoir des projets

complémentaires CPER (Contrat de Plan État-Région) beaucoup moins chers, et là, je reviens vers Monsieur LORNET. Il peut y avoir des solutions pour passer à 20 minutes, mais pas celle présentée. On peut y travailler, mais pas dans le cadre de ce projet. Si l'on passait à 20 minutes, évidemment, il faudrait revenir vers les habitants et les riverains, reparler du problème du bruit et de tous les sujets, de l'amélioration pour les usagers, mais aussi des impacts. Il faudrait donc retrouver cet équilibre entre ce que cela apporte aux usagers et ce que cela a comme conséquence en termes de bruit. Techniquement, c'est possible, et je pourrai y revenir. L'évitement serait plutôt à La Frayère qu'à Ranguin.

Cela étant, le projet tel qu'il est prévu est pour améliorer la régularité. Il y aura en premier l'ERTMS entre Grasse et Cannes, qui va permettre de booster la régularité. Actuellement, il faut voir que les trains de la ligne Cannes-Grasse sont les parents pauvres de la ligne. Comme on ne veut pas retarder les trains et que cette bifurcation marche très mal, il y a souvent des retards reportés sur la voie unique et vous avez une qualité de service moyenne, pour ne pas dire pire. C'est un peu lié à la configuration. Il y a donc bien une première remarque pour vous concernant l'amélioration de la régularité. Les gens peuvent prendre leur train en qualité.

Après, pour passer à trois trains par heure, c'est ce que l'on appelle « un projet connexe ». Le projet le permet aussi, mais il faudrait voir de nouveau, revenir devant le public, chez vous, mais peut-être aussi à la bifurcation, parce que les gens seraient concernés, dans le cadre d'un projet de Contrat de Plan État-Région, et là, la CAPG, qui est financeur du projet, peut peut-être en parler à la Région, mais c'est un autre sujet. Je crois que c'était ces deux points.

Concernant la durée de fermeture, c'est un peu ce que nous vous avons dit tout à l'heure. C'est un équilibre entre le maintien de la gare, l'impact aux riverains et la durée de la fermeture. On peut jouer sur tous ces paramètres. La dernière fois que l'on avait fait des travaux, cela avait été très long. J'étais à l'époque le pilote opérationnel, le maître d'œuvre à l'ingénierie. Au début, on avait prévu six mois. Après, on avait demandé un an. Je pense que pour ces travaux, on peut être en dessous. Cela va faire partie de la concertation. On n'a pas le niveau d'études suffisant pour dire exactement combien de temps elle sera fermée. Cela étant, la concertation se poursuit. Il faudra voir précisément ce temps de fermeture.

Je suis assez d'accord avec ce que dit Monsieur LORNET dans le sens où les temps de fermeture très longs entraînent quand même un risque sur la perte de voyageurs, avec au moins une baisse du nombre pendant un an ou deux. C'est vrai. Il faut donc faire attention à ne pas fermer la ligne trop longtemps. C'est vraiment un enjeu peut-être supérieur à d'autres. On le prend bien en compte. Je pense qu'un an est la durée maximum. Il faut peut-être essayer de faire moins, six mois. Cela étant, cela va faire partie des sujets de discussion, ou peut-être des weekends « coup de poing » de cinq ou six jours, sans fermer la ligne. Il existe plusieurs solutions. On n'a pas le niveau d'études suffisant pour vous répondre précisément, mais il faudra le faire.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Madame LE MAILLOT, je vous propose d'activer votre micro. Normalement, cela devrait marcher.

**Nadia LE MAILLOT**

M'entendez-vous ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui, on vous entend. C'est parfait. Merci d'avoir patienté.

**Nadia LE MAILLOT, résidente à Montmajour**

Je vous en prie. C'est déjà bien que l'on puisse avoir la parole. Je vois que l'on n'a pas tous cela dans le meilleur des mondes. Je pense toujours qu'il y a de nombreux oubliés. J'ai informé Monsieur le Garant de la concertation de ce scandale qui fait que d'abord, nous avons une rupture d'égalité avec les autres départements, à savoir Marseille notamment, parce que nous sommes un département qui a connu le couvre-feu en premier, le confinement, les weekends où l'on ne pouvait pas se réunir. Nous n'avons pas pu toucher les personnes qui sont à l'étranger, parce que du fait de la fermeture des frontières, elles n'ont pas pu venir relever la boîte aux lettres, donc les prospectus – très intéressants par ailleurs – de la SNCF pour lesquels je les remercie. Tous les syndicats n'ont pas été forcément informés. Nous nous retrouvons donc face à des gens qui vont venir et qui vont apprendre que la concertation s'est terminée. Il y a donc cela.

Il y a aussi la fracture numérique, le Covid. Nous avons essayé d'informer des personnes afin qu'elles puissent prendre part à la concertation. Certains n'ont pas voulu, par peur du Covid, aller mettre leurs mots sur le registre qui se trouve à la mairie annexe de Cannes-La Bocca, parce que les gens écoutant les consignes, ils restent chez eux et limitent leurs déplacements au minimum. On va me faire croire que nous sommes en pleine concertation. Excusez-moi, nous sommes là, entre nous, en discussion de salon, mais des pans entiers de notre société sont exclus de ce débat public. Monsieur le Garant de la concertation m'a gentiment répondu en me disant : « *si, on a donné des prospectus, des choses ont été faites* », mais je ne pense pas que le confinement, le couvre-feu et les weekends sans sortir, avec actuellement un renforcement des mesures sanitaires pour les 15 jours de concertation qui nous restent sont compatibles avec quelque chose qui s'appelle une concertation, un débat public.

De nombreuses personnes m'ont chargée de vous le dire. Il y a trois personnes que j'ai rencontrées justement en revenant de la gare, parce que c'est un hasard, mais je prends la ligne Cannes-Grasse. On a discuté. Elles m'ont demandé de vous le dire. Nous ne sommes pas, Monsieur ILLES, des gens qui ont de beaux habitats près de la mer, ce que je viens de vous entendre dire. Nous ne sommes pas des gens qui ont de beaux habitats près de la mer. Merci de votre condescendance. Vous comprenez que nous soyons fâchés. Nous sommes des gens qui ne dormons pas. Les bruits actuels empêchent déjà les gens de dormir. Nous pensions que vous alliez faire le nécessaire quant aux

rails existants. Or nous allons avoir une troisième voie. Je comprends les avis des uns et des autres, mais des gens dorment avec des bouchons dans les oreilles, dans nos appartements, avec des doubles vitrages. Excusez-nous de nous inquiéter, mais j'ai vu des personnes qui disaient « *oui, c'est bien* ». Excusez-nous de nous inquiéter, nous sommes une classe moyenne, nous ne sommes pas des nantis. C'était déjà par rapport à cela.

Je voulais également poser une question. J'ai fait partie du groupe des parents d'élèves du groupe scolaire de Bocca Parc, mais je ne le suis plus. On parle d'enfants et on me dit régulièrement que lorsque les trains actuels – je ne parle pas des trains futurs ni des chantiers à venir – passent, les enfants n'entendent pas la maîtresse parler. Ils sont obligés de se taire et d'attendre que le train passe, comme nous le faisons sur nos belles terrasses. Ils n'entendent pas la maîtresse quand les trains passent. Qu'en sera-t-il demain pour la suite ? Je ne suis pas spécialiste, mais apparemment, déjà sur les rails existants, il va y avoir plus de trains. Nous aurons également une troisième voie pour la bifurcation, nous aurons en plus des chantiers, et nous aurons encore des travaux. Qu'est-il prévu pour cette école ? J'en ai parlé autour de moi à des mamans d'élèves, elles ne sont absolument pas au courant. En tout cas, bonjour la concertation !

Y a-t-il eu des autorisations nécessaires auprès du rectorat ? S'agissant des normes que vous avez données en termes de sonorité, d'acoustique, je connais bien les bruits de crête, mais pour les enfants, est-ce la même chose ? On a en plus bradé Le Méridien et Bocca Parc. Jusqu'à preuve du contraire, Bocca Parc était un quartier habité. En achetant là, je n'avais pas connaissance que j'achetais dans un terrain vague. Il y avait autre chose qui m'avait aussi fait un petit peu réagir.

**Jean-Marc ILLES**

Où habitez-vous, madame ?

**Nadia LE MAILLOT**

J'habite Montmajour.

**Jean-Marc ILLES**

D'accord. Vous avez vu que vous n'étiez pas du tout impactée.

**Nadia LE MAILLOT**

Oui, mais ce n'est pas juste ma fenêtre, c'est aussi mon environnement. Mes enfants sont à Bocca Parc. Je vais au Méridien, je vis aussi dans ce quartier, et je prends la ligne Cannes-Grasse. Cela étant, des personnes m'ont informée qu'elles se sentaient exclues de la concertation. J'en ai profité pour saisir l'association SID. Je les ai informés que ce n'était pas normal. Je leur ai écrit. J'ai écrit au maire Monsieur LISNARD pour lui dire qu'une concertation en plein couvre-feu, confinement, weekend à la maison, avec des gens qui ne peuvent même pas toucher les prospectus, parce qu'ils

ont peur du Covid, plus la fracture numérique... Après, je veux bien que l'on appelle cela « une concertation ».

Monsieur Robert POLICHT – excusez-moi si je prononce mal – disait que l'on pouvait abattre des arbres centenaires à condition de retrouver une végétation similaire le plus rapidement possible. On va donc abattre des arbres centenaires pour retrouver une végétation similaire le plus rapidement possible. Comme ce sont des arbres centenaires, le plus rapidement possible, c'est 100 ans. C'est juste une petite remarque par rapport à cela.

Par ailleurs, je suis aussi d'accord avec Monsieur POLICHT quand il dit qu'il est contre-intuitif de penser qu'il y aura plus de trains et moins de bruit. Je ne sais pas comment je vais l'expliquer, mais je viens de rencontrer des personnes qui me disent : « *dites bien que nous ne pouvons pas nous mettre sur nos terrasses actuellement* ». Je ne mets pas en doute les études que vous avez faites. Après, je sais que l'on peut faire dire beaucoup de choses aux études, mais en tout cas, j'ai un peu de mal à tout saisir. Je vois bien que la SNCF a pris beaucoup de mesures pour essayer de nous protéger, mais je crois que les faits sont têtus. Un train va passer dans une agglomération. C'est le souci, et je pense que c'est le péché originel de ce projet de la bifurcation Cannes-Grasse, de la dénivellation. Je pense que c'est un problème, parce que cela passe au pied d'une école, à côté d'une clinique, à côté d'habitations habitées non pas par des gens qui ont de beaux habitats près de la mer. Non, nous sommes des gens de la classe moyenne. Je suis professeur, c'est tout. Si cela se trouve, je n'ai pas fini de le payer. On voudrait juste pouvoir vivre et dormir avec le moins de bruit possible, nous accommoder de ce que nous avons. Excusez-nous de nous inquiéter un peu par rapport à l'avenir.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci, madame. Je ne sais pas si cela appelle des éléments complémentaires.

### **Jean-Marc ILLES**

Vous habitez Montmajour. Il faut bien comprendre qu'il y aura moins de trains. On peut afficher la *slide 77* qui montre la situation avec la coupe transversale du train. Robert POLICHT peut commenter. En gros, la raison principale pour vous, comme les trains seront enterrés, vous aurez moins de trains qui passeront devant chez vous. Vous ne verrez pas les autres, puisqu'ils sont enterrés, et ils ne feront pas de bruit. C'est pour cette raison que la situation vous concernant en termes de bruit sera meilleure que celle d'aujourd'hui. Sur le sujet de l'école, ce sont les mêmes règles qu'ailleurs. On a pris les mesures au niveau de l'école. Il y aura une diminution du bruit pour la même raison que celle donnée précédemment. J'ai bien noté que vous n'étiez pas favorable au projet. Ce sera effectivement retranscrit.

**Philippe QUEVREMONT**

J'aurais voulu répondre en tant que garant à Madame LE MAILLOT qui m'a effectivement écrit, ce qui est approprié, et je lui ai répondu. Je ne réponds pas sur les questions de fond, puisque je ne participe pas au projet. Je ne l'ai pas dit en entrée, mais il m'est même interdit de m'exprimer sur le fond du projet. Sur l'organisation de la concertation, c'est mon rôle de veiller à ce qu'elle respecte les droits du public. De ce point de vue, il faut rappeler plusieurs points. Pendant le premier confinement, donc l'année dernière à pareille époque, le gouvernement avait suspendu les concertations et les enquêtes publiques, ce qui n'a pas été le cas en novembre, lors du deuxième confinement, et ce n'est toujours pas le cas.

Les autorités qui se penchent sur la question – je pense notamment à la Commission nationale du débat public qui me nomme – m'ont précisé le 4 novembre que le point sur lequel il fallait mettre l'attention était de vérifier que la fracture numérique n'excluait pas des personnes de cette concertation. Sans revenir sur le dispositif mis en place, en tant que garant, à ce moment-là, j'ai demandé à SNCF Réseau de renforcer les mesures pour permettre de connaître le projet par courrier et de s'exprimer par courrier, avec des documents déposés dans les commerces de proximité. C'est un point important.

Autre point que je voulais signaler. Je comprends tout à fait que des gens ne puissent pas participer à cette concertation pour les raisons que vous indiquez, mais elle fait suite à une première concertation en 2019. En tant que garant, je n'avais fait aucune observation. J'avais demandé à SNCF Réseau des concertations complémentaires sur d'autres endroits assez nombreux, mais pas celui-là. SNCF a voulu revenir pour réexpliquer son projet, ce qui est une très bonne idée. Néanmoins, la concertation précédente était une concertation valide. Je l'ai déjà indiqué dans mes réponses écrites. Vous aurez ensuite une autre phase de consultation qui est une enquête publique. Le maître d'ouvrage espère qu'elle se déroulera fin 2021 ou début 2022. Là, vous aurez des gens indépendants, des commissaires enquêteurs, qui se prononceront sur le fond du projet et non pas uniquement sur la partie concertation.

Je crois que je ne peux pas partager le fait de dire que la concertation n'est pas effective aujourd'hui. Nous étions 120 au début de la réunion, nous sommes encore 76 participants. Aucune réunion sur Marseille qui avait connu jusqu'à aujourd'hui des disciplines moins strictes en termes sanitaires n'a atteint de tels chiffres. Je pense qu'il faut situer ces éléments dans leur contexte. Je vous remercie de m'avoir écouté.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Des personnes attendent, je les remercie encore. On va prendre toutes les questions et toutes les interventions. Je vais prioriser les personnes qui ne se sont pas encore exprimées par rapport à celles qui l'ont déjà fait une fois. Monsieur PESKA, puis Monsieur ou Madame XUEREB. Monsieur Benoît PESKA. Cela doit fonctionner, votre micro est ouvert.

**Benoît PESKA, conducteur de TER sur la ligne Grasse-Nice-Vintimille**

M'entendez-vous ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

On vous entend parfaitement. Allez-y.

**Benoît PESKA**

C'est parfait. Bonsoir à tous. Je me présente. Je suis Benoît PESKA. Je ne suis pas riverain de la zone de travaux. Par contre, je suis conducteur de train à l'unité de production de Nice. Je conduis essentiellement des TER Grasse-Nice-Vintimille. J'aurais aimé ajouter quelque chose qui n'a pas été trop dit, à savoir l'intérêt de ce projet du côté de l'exploitation. Finalement, cette bifurcation est un gros problème aujourd'hui. En plus d'être un problème, parce qu'il y a un cisaillement, les TER qui doivent monter à Grasse depuis Cannes coupent l'axe Marseille-Nice. Au-delà de la gare du Bosquet qui est juste après, la ligne est à voie unique avec des gares de croisement, comme cela a été souligné.

Ce genre de mode d'exploitation avec des trains circulant en alternance propage des retards de manière considérable. Par exemple, quand un train qui part de Cannes attend un train de Marseille pour monter lui-même à Grasse, cela entraîne des retards, puisqu'un train qui descend de Grasse est lui-même retenu au Bosquet. Ce que je vous dis là est un peu technique, mais c'est aussi très pratique, parce que cette situation se produit très régulièrement et impacte la régularité sur toute la ligne, le train au Bosquet qui attend pour repartir ayant encore une grosse cinquantaine de kilomètres à parcourir, une grosse trentaine d'arrêts et encore près de deux heures de trajet. Je vous laisse donc imaginer les perturbations qu'il peut y avoir sur le reste de la ligne.

Par ailleurs, j'ai entendu parler d'un projet consistant à détacher la ligne Cannes-Grasse. Il me semble que cela a été évoqué à un moment. Pour rejoindre les problèmes de nuisances sonores, une fois qu'un train arrive à destination et qu'il doit changer de sens, on a des essais à faire dans la nouvelle cabine qui est dans le bon sens, du côté du départ, ce qui provoque énormément de bruits. Je pense que croire que l'on va limiter le bruit en limitant les trains à la gare de Cannes-La Bocca n'est pas forcément une bonne idée. Voilà le sens de ma participation.

Je voulais surtout rappeler l'intérêt de ce projet qui, je pense, va beaucoup contribuer à l'ensemble de la ligne, voire au Sud-Est de la France. En effet, des TGV viennent de très loin, de Paris, de Lille, voire de Nancy. Je pense que même au niveau des TER, cela va améliorer la régularité, parce qu'il arrive de manière très régulière qu'un TER soit en retard à Nice pour aller à Monaco. L'origine de ce retard vient de la ligne entre Cannes et Grasse, et il est amplifié au niveau de la bifurcation, parce qu'une fois que vous êtes en retard, il y a des choix à faire de la part de l'exploitation. Comme c'est chacun son tour, il faut parfois prioriser un autre train.

C'était justement pour rappeler l'intérêt de ce projet. Je trouve que cela n'a pas été assez appuyé. Beaucoup de gens avaient l'air de découvrir ce projet. Je sais que c'est une concertation un peu complémentaire par rapport à celle de 2019, mais je trouve qu'il aurait été important de bien rappeler à tout le monde que finalement, pour ce petit morceau de la ligne Marseille-Vintimille et Cannes-Grasse, c'est important de faire ces travaux de dénivellation pour que les voies ne se coupent plus entre elles. C'est tout.

### **Jean-Marc ILLES**

Merci de ce témoignage de terrain. Cela fait plaisir de voir que les études en chambre rejoignent les gens qui circulent tous les jours sur la ligne. On est d'accord.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci, Monsieur PESCA. Monsieur ou Madame XUEREB. Je vais vous demander d'activer votre micro.

### **Carole XUEREB, résidente au Château de la Mer**

Bonsoir.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

On vous entend.

### **Carole XUEREB**

Bonsoir. Je vous avoue que je suis un peu surprise, parce que depuis le départ, j'entends parler de la concertation 2019, en précisant que suite à cette concertation, il y a eu des améliorations. J'habite la résidence du Château de la Mer. Ce qui apparaît plus précisément maintenant, c'est une réduction de nos espaces verts et de nos jardins, un train qui va être proche de nos façades avec une emprise sur notre terrain. On va devoir creuser le terrain, ce qui va entraîner des incidences sur le bâti. Je voudrais savoir si des études plus approfondies vont être faites. Par ailleurs, notre résidence est à côté du square du Morès. J'imagine que les espaces verts de ce square vont également disparaître en partie. Conclusion, nous n'avons pas d'amélioration, mais bien des nuisances à la fois visuelles et écologiques pour nos espaces verts.

J'ai du mal à entendre quand vous dites que ce sera moins bruyant, puisque pour nous, ce n'est pas enterré. J'ai bien entendu que vous avez essayé d'imaginer d'enterrer ou de limiter le visuel pour pouvoir, je l'espère, nous rendre une partie de nos espaces verts. Vous avez indiqué que des études seraient faites. Je voudrais savoir quand ce retour nous sera fait pour savoir quelles incidences il y aura sur notre résidence. J'ai entendu qu'il y aurait des passerelles sur tout le bord de mer boulevard du Midi, des passerelles, des infrastructures conséquentes, qui vont enlaidir le bord de mer. J'avoue que j'ai du mal à comprendre ces supers structures sur le boulevard du Midi.

Je rejoins également les propos de Madame LE MAILLOT, puisque je fais partie du Conseil des parents d'élèves de Bocca Parc. Je voudrais comprendre comment le passage des trains devant cette école sera moins nuisible à l'école. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Jean-Marc ?

**Jean-Marc ILLES**

Je ne sais pas si Robert est là.

**Robert POLICHT**

Oui, je suis là, Jean-Marc.

**Jean-Marc ILLES**

En introduction que tu reprendras, je suis d'accord avec la dame que l'endroit du Château de la Mer, et peut-être aussi le bâtiment à côté, est un endroit que l'on va traiter avec beaucoup d'attention, parce qu'il y a quand même un certain impact, au moins en termes de distance, un peu plus fort qu'ailleurs. On a bien l'intention d'améliorer notre projet à cet endroit. Il faut que l'on travaille avec vous encore là-dessus. On a parlé d'essayer de couvrir un peu mieux. Les trains sont enterrés en partie, il y aura donc une réduction du bruit, ce qui est assez simple à comprendre. Ils ne sont pas totalement recouverts. On est prêt à aller un peu plus loin dans cette zone, parce qu'elle reste encore à améliorer. On en est bien conscient. Quant aux passerelles, je pense que Robert va pouvoir vous faire des propositions.

**Robert POLICHT**

Les passerelles sont des propositions faites pour reconstituer les franchissements des voies ferrées existantes. Aujourd'hui, cela reste du domaine de la proposition. On peut discuter de leur implantation, de leur reconstitution. Si l'expression des riverains et des usagers du quartier qui veulent accéder à la mer est de dire que le passage n'est pas forcément implanté au meilleur endroit, on peut éventuellement le décaler. On peut faire également des études de flux et des enquêtes pour essayer de définir les itinéraires les plus empruntés pour essayer de voir comment répondre au mieux aux besoins.

Par ailleurs, il me semble que vous étiez inquiète sur l'accès du Château de la Mer au square du Morès. Les escaliers existants aujourd'hui ne seront pas impactés. Vous aurez toujours l'accès au square du Morès. Ensuite, effectivement, la passerelle est un aménagement que l'on propose en lieu et place du passage souterrain. Notre bureau d'études est en train de regarder si l'on ne peut pas remettre en place un passage souterrain à la place de cette passerelle, quasiment au même endroit que le passage souterrain existant, ce qui fait que vous n'aurez plus cette nuisance visuelle depuis les fenêtres de votre résidence.

Jean-Marc, quels étaient les autres points ? J'ai pris en cours.

### **Jean-Marc ILLES**

Il y avait le problème de l'école.

### **Robert POLICHT**

Oui, le bruit au niveau de l'école. Au niveau réglementaire, il n'y a pas de réglementation spécifique pour les écoles. Les seuils sont les mêmes que pour des habitations. Il y aura effectivement une augmentation du nombre de trains, mais comme on vous l'a indiqué, une partie de ces trains seront remplacés. Ce sont les trains plus bruyants actuellement, à savoir les fameux trains Corail. Au passage du train, vous avez des pics de bruit. Avec leur suppression et leur remplacement par des TER Regio 2N, par les derniers trains qui ont été commandés par la Région, il y aura moins de bruit. Certains de ces trains circulent sur la Côte d'Azur. Les niveaux de bruit vont baisser significativement. Au passage d'un train, les pics de bruit vont baisser de manière significative, et en moyenne, sur la période diurne (la journée), vous allez voir une baisse du niveau de bruit un peu moins significative qu'au niveau du Montmajour où une partie des trains passera en tranchée couverte, mais l'augmentation du nombre de trains sera compensée par le remplacement de ce matériel roulant.

Je voudrais également parler des trains de fret. Il y a très peu de trains de fret aujourd'hui, puisqu'il y en a trois par sens et par jour, mais ils sont très bruyants. À l'horizon du projet, il y aura un renouvellement du parc des wagons. Les systèmes de freinage de ces wagons vont être remplacés. Aujourd'hui, on a des systèmes de freinage en fonte qui seront remplacés par des matériaux composites et qui vont générer beaucoup moins de bruit à leur passage. Les deux trains les plus bruyants que sont les trains Corail et les trains de fret seront remplacés pour le premier, et verront leurs équipements modifiés. On aura ainsi des baisses significatives à leur passage et en moyenne sur la journée.

### **Jean-Marc ILLES**

Il y avait également une question concernant la date du retour pour la proposition de couverture de casquette légère. On le fera dans le cadre du projet que l'on enverra à l'enquête publique. Vous pourrez donc le constater au moment de l'enquête publique et émettre un avis sur le projet devant le commissaire enquêteur.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je propose Monsieur NALLINO et ensuite Monsieur TAILLEMITE. Monsieur NALLINO ? Je remercie tous les participants qui attendent depuis longtemps pour prendre la parole. Monsieur NALLINO ? Je vous propose d'activer votre micro. Pour l'instant, on ne vous entend pas

et votre micro est fermé. Sinon, on vous prend dans quelques minutes. Vous avez peut-être un empêchement. Monsieur TAILLEMITE.

**Michel TAILLEMITE, résident au Château de la Mer**

M'entendez-vous ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui, on vous entend très bien. Allez-y.

**Michel TAILLEMITE**

Bonjour. Je suis désolé, ma caméra ne fonctionne pas. Je suis propriétaire d'un duplex au Château de la Mer. Pour vous expliquer, ce n'est pas dans le bâtiment principal, mais dans le bâtiment qui est à côté à droite, en rez-de-jardin.

**Jean-Marc ILLES**

Peut-on montrer le plan pendant que vous posez votre question ?

**Michel TAILLEMITE**

Première question. On en revient un peu à ce que vous disiez tout à l'heure. Pourquoi n'en profitez-vous pas pour couvrir complètement la voie ferrée à ce niveau ? C'est un peu l'endroit où la voie ferrée passe le plus près des habitations. Deuxième question. J'aimerais savoir si l'emprise de la nouvelle voie ferrée va être sur la copropriété du Château de la Mer. Quelle serait l'indemnisation éventuelle ? Troisième question. Étant donné que nous sommes en rez-de-jardin, je voulais savoir s'il y aurait un impact visuel sur une vue très horizontale, sur une vue sur la mer, qui pourrait être une nuisance nouvelle due à cette voie ferrée. Il faudrait envisager la voie enterrée pour éviter toute nuisance sonore. Petite question complémentaire. En face du bâtiment principal du Château de la Mer, il y a à l'heure actuelle une terrasse, un passage aérien un peu privatif, accessible depuis le Château de la Mer et qui permet d'être au-dessus des voies. Je voulais savoir si cette terrasse allait demeurer ou si elle allait être supprimée. Voilà mes petites questions.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci, monsieur.

**Robert POLICHT**

Je vais commencer par la dernière question. Le belvédère ou la passerelle qui existe depuis très longtemps va être impacté par la réalisation de la tranchée couverte. Cet ouvrage va être démoli lors de la réalisation des travaux. La SNCF va démolir cet ouvrage.

Concernant la vue sur la mer, elle sera préservée. Elle sera maintenue. Comme vous pouvez le constater sur la coupe qui s'affiche à votre écran (*slide 70*), au droit de votre résidence, on est même

au droit de l'immeuble de 12 étages. La voie sera environ 6 mètres sous le niveau du jardin. Les trains seront totalement enfouis, cachés en contrebas. Si vous êtes dans la partie qui est sur un niveau, un duplex, plus à l'est, la voie sera encore plus enterrée, parce que l'on a cette voie qui descend progressivement en direction de l'est pour entrer en souterrain et passer sous la ligne Cannes-Grasse. Au niveau de votre bâtiment, cette voie sera la limite nord. Le mur de soutènement que l'on voit sur la coupe, qui fait à peu près 6 ou 7 mètres de hauteur se situera approximativement au niveau de la haie juste devant le talus ferroviaire. Derrière, vous avez un talus qui descend progressivement jusqu'au niveau des quais (*slide 69*). La nouvelle voie s'inscrit au droit de ce talus. Puis-je prendre la main pour montrer un visuel qui sera peut-être plus parlant ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui, Robert, vas-y. J'imagine que tu dois partager l'écran.

**Robert POLICHT**

Oui, je suis en train de faire la manipulation.

Vous avez à gauche l'immeuble de 12 étages. Vous habitez dans l'aile qui comporte un niveau. Aujourd'hui, vous avez la clôture en arrière par rapport à la limite du quai. Vous avez un talus. La tranchée de la nouvelle infrastructure s'inscrira dans cette bande de terrain. Elle débordera un peu à l'ouest, de 1 ou 2 mètres. En revanche, lorsque l'on ira un peu plus à l'ouest, on sera sur le fond de jardin du Château de la Mer. On va prendre environ une bande de 5 mètres pour pouvoir insérer notre aménagement. Cet aménagement vient taper contre l'appui de cette passerelle qui devra être démolie au démarrage des travaux.

Vous n'avez pas posé la question, mais j'en profite pour vous donner un élément qui peut vous intéresser. Vous avez de part et d'autre de cette passerelle des portiques qui supportent des feux de signalisation ferroviaires. À l'horizon du projet, ces éléments seront démontés. Un projet de régénération de la signalisation arrivera avant le nôtre. C'est le projet ERTMS. Tous les signaux latéraux seront déposés, ce qui fait que cet ouvrage qui est vieillissant et qui commence à rouiller sera démonté. Il y en a un de ce côté et un autre de l'autre côté de la passerelle. C'est un élément également intéressant pour vous, parce que cela vous dégagera un peu plus la vue sur la mer.

Ai-je oublié de répondre à l'une ou l'autre de vos questions ?

**Jean-Marc ILLES**

Il y en avait une sur les indemnisations, je crois.

**Robert POLICHT**

Patrick, à toi la main.

**Patrick LINSALE**

Oui, je suis là. Bonsoir, monsieur. Il n'est pas question un seul instant de ne pas prendre en charge des pertes de valeur des propriétés impactées par le projet. Ce sera fait le moment venu. On a très peu d'acquisitions à faire. Robert, tu me confirmes qu'il y a quelques mètres à acquérir.

**Robert POLICHT**

On voit sur le visuel qui apparaît maintenant à votre écran (*slide 69*) sur le petit encart en haut à droite. Il faut avoir de très bons yeux, mais comme je vous le disais, il y a une bande de 4 à 5 mètres qu'il faut acquérir au niveau du Château de la Mer, tout le long de la résidence, parce que selon le découpage castral, le talus appartiendrait à la résidence de la Mer. Cela étant, on vérifiera.

**Patrick LINSALE**

Non, le cadastre ne suffira pas. Nous mettrons en place de la topographie pour implanter le cadastre sur place. C'est la première chose. Cela nous permettra de définir très précisément au mètre carré près l'acquisition à mener sur la propriété. C'est une chose, c'est facile. Le prix est celui du marché immobilier du secteur. Entre les bases de données des notaires, celles des agences immobilières, et celle des impôts, nous saurons trouver le prix et trouver un accord sans difficulté. Je voudrais simplement ajouter une chose. Si vous estimez que ce rapprochement par rapport à la voie ferrée occasionne une perte de valeur de l'immeuble, il est possible de regarder effectivement une dépréciation du surplus de la propriété. Si véritablement c'est justifié, nous aurons à indemniser cette perte de valeur de la propriété. Ai-je bien répondu à votre question ?

**Michel TAILLEMITE**

Oui, tout à fait, merci. J'en reviens à une autre question. Pourquoi ne pas couvrir la voie sur toute cette longueur ? Sachant que ce serait, je pense, une bonne nouvelle pour la copropriété.

**Robert POLICHT**

On l'a évoqué un peu plus tôt. Une copropriétaire de la résidence nous a effectivement posé la question. On va l'examiner. La personne juste avant vous en a parlé. Aujourd'hui, on ne peut pas vous répondre, parce que l'on n'a pas encore mené d'étude. On sent que des possibilités et des options se dégagent. La configuration géométrique laisse présager que l'on pourra mettre en place une solution, mais il faut qu'on l'étudie. Plusieurs types d'ouvrage et de structure peuvent être envisagés. On reviendra très rapidement vers vous avec des réponses à ces questions.

**Michel TAILLEMITE**

Comment pourra-t-on avoir les réponses concrètement ?

**Robert POLICHT**

Jean-Marc, si tu veux répondre sur les modalités.

**Jean-Marc ILLES**

C'est un peu la conclusion, mais nous n'en sommes pas encore là. Beaucoup de gens veulent encore s'exprimer. Il y aura un bilan de la concertation. Dans le bilan, on proposera au COPIL un certain nombre de solutions. On les chiffrera. Si le Comité de pilotage est d'accord, on le présentera à l'enquête publique. On le mettra sur le site. Sur le site, vous aurez d'ici l'été le résultat de ce bilan de la concertation et de la prise en considération, ou non, mais j'ai quand même donné quelques pistes très claires. Après, il y aura encore l'enquête publique pour dire « *on voudrait faire ceci* », « *on voudrait faire cela* ». Vers juillet, pendant l'été, vous aurez la réponse.

**Michel TAILLEMITE**

Merci beaucoup.

**Patrick LINSALE**

Si vous me le permettez, dès lors que l'on aura une enquête publique, nous aurons des études détaillées du projet, parce qu'il est nécessaire de le connaître au mètre carré près, ce que l'on appelle « une enquête parcellaire », ce qui vous permettra de faire d'autres observations. Cela nous permettra de vérifier et de déterminer avec vous la perte de valeur éventuelle de la propriété.

**Michel TAILLEMITE**

Bien. Je vous remercie.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je crois que Monsieur NALLINO a pu activer son micro. Nous entendez-vous ? Vous entend-on ? Je vois que le micro est ouvert, mais on ne vous entend pas. On va passer à Monsieur SICARD.

**Baptiste SICARD**

Bonjour.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Bonsoir. On vous entend.

**Baptiste SICARD**

Je voulais juste comprendre la cohérence entre ce projet et le projet de la mairie de Cannes qui était de faire Copacabana. Comment agencez-vous cela à côté d'une route qui se réduit de plus en plus à cause de l'érosion de la mer ? Je vais aller dans le sens d'une personne qui l'a cité. Pourquoi ne pas enfouir carrément toutes les voies, déplacer la route au-dessus des voies et faire un grand projet pour les 20 prochaines années ? Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci.

**Jean-Marc ILLES**

Je ne connais pas précisément le sujet. C'est BoccaCabana, pas Copacabana.

**Baptiste SICARD**

C'était l'élargissement pour réduire les voies, comme cela se fait au bord de la mer. Comme vous nous avez présenté la photo tout à l'heure, on voit bien que les deux voies de circulation se réduisent à minima depuis 10 ou 15 ans.

**Jean-Marc ILLES**

Vous parlez des voies de circulation routière et non pas ferroviaire.

**Baptiste SICARD**

Bien sûr.

**Jean-Marc ILLES**

Là, c'est plutôt un sujet routier. De notre côté, on n'a pas de nuisance de mer au niveau du ferroviaire. Je ne sais pas si quelqu'un peut répondre sur la partie routière du côté de la mairie de Cannes.

**Baptiste SICARD**

Pardon, excusez-moi de vous interrompre, mais si chacun fait son projet dans son coin, ce ne sont pas des projets à long terme. Pourtant, on est sur un projet à 10 ou 15 ans.

**Jean-Marc ILLES**

Vous proposez d'enterrer les voies ferroviaires et de mettre la route par-dessus.

**Baptiste SICARD**

Par exemple. C'est une idée que j'ai eue. Des gens plus calés, comme vous, auront certainement d'autres idées. Cela étant, il faut faire un projet en cohérence des deux côtés, ferroviaire et routier, avec une amélioration de la plage et de l'espace.

**Jean-Marc ILLES**

Je peux vous dire que l'on ne va pas enterrer. Je ne vais pas vous dire que l'on va le faire si on ne va pas le faire. Ce projet peut avoir un intérêt normatif, mais il faut le financer, il faut trouver une raison pour le rendre valable en termes socio-économiques, ce qui n'est pas évident. Par contre, je peux vous dire que l'on a des demandes de la mairie de Cannes d'essayer de prendre un peu sur nos emprises. Vous avez vu que les voies qui sont au-dessus ne bougent pas. On n'élargit pas la plateforme du côté sud. On a des demandes de la mairie de Cannes d'essayer de prendre 1 mètre par-ci, 1 mètre par-là sur la plateforme ferroviaire. On est en train de regarder ce que l'on peut céder à la mairie dans ce cadre. Ce n'est pas évident, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'espace,

mais on essaie d'avoir une cohérence avec leur projet d'élargissement de cette route, du boulevard du Midi, je pense, qui est assez étroite et qui pose ces problèmes.

On travaille très bien avec la mairie de Cannes. On a beaucoup de synergies avec eux, notamment dans le quartier Cannes Grand Ouest où l'on a bien travaillé ensemble. C'est une mairie avec laquelle on a le plus de coopération technique, sans parler d'autres sujets. Je pense que s'il y a une demande de leur part vis-à-vis du ferroviaire, on jouera le jeu comme ils l'ont joué pour notre projet. Voilà ce que je peux vous dire à ce stade. S'il y a des demandes de leur côté, on sera présent. Dans la mesure de ce qui est techniquement faisable, cela peut être quelque chose que l'on peut également regarder. Après, enterrer les voies, non. On l'a fait pour essayer de répondre aux problèmes d'impact, mais on ne peut pas enterrer les voies tout le long. Financièrement, ce n'est pas à la portée des financeurs.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci, Jean-Marc. Je crois que Monsieur CIMA pour la Ville souhaite intervenir.

### **Thomas ONZON, Directeur général des Services techniques, Ville de Cannes**

Bonjour. Je suis Thomas ONZON, DGS de la Ville de Cannes. Je vais répondre à la question concernant BoccaCabana. Effectivement, la section le long de la gare actuelle de La Bocca est une des sections les plus étroites du boulevard du Midi, où l'on ne peut pas intervenir tout de suite. Par contre, le projet présenté par la SNCF tel qu'il est montré actuellement est une opportunité de libérer un petit peu de foncier, puisqu'en gros, une grande partie de l'actuel quai sud de la gare de La Bocca va être libéré, les deux voies existantes allant à peu près être en lieu et place demain. La nouvelle voie, celle qui va passer en tunnel, sera en gros sous le quai nord de l'actuelle gare de La Bocca.

L'actuel quai sud va presque entièrement pouvoir être utilisé pour cela. Effectivement, on travaillera à la mairie avec la SNCF en vue de voir comment déplacer de quelques mètres vers le nord le boulevard du Midi en lieu et place du quai de l'actuelle halte ferroviaire de La Bocca le jour où elle aura été détruite et que les travaux auront été réalisés, de façon à gagner quelques mètres de large à l'endroit actuellement le plus étroit. Cela permettra de faire du BoccaCabana sur cette section, dans le prolongement des travaux de la tranche 4 actuellement en cours, entre le passage Sémard et le passage de la Verrerie.

### **Jean-Marc ILLES**

Je confirme que du coup, le quai pourra être cédé pour ce besoin-là.

### **Thomas ONZON**

Concernant BoccaCabana, la réalisation des travaux de la SNCF permettra de faire quelque chose sur cette section, alors que si l'on restait sur le statu quo actuel, la répartition des espaces fait que

l'on ne pourra pas faire un BoccaCabana qui ressemble à quelque chose à ce niveau-là. Voilà les précisions que je pouvais vous apporter.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci beaucoup. Je propose Monsieur Orion AZZIS et Monsieur QUINTON.

Monsieur Orion AZZIS, pouvez-vous activer votre micro ? Cela doit être bon. Merci de votre patience.

### **Orion AZZIS, résident au Château de la Mer**

Je suis Monsieur AZZIS. Je suis résident au Château de la Mer. Je suis natif des Alpes-Maritimes. Je suis Cannois. J'ai toujours vécu au bord du train, depuis l'âge de quatre ans à Juan-les-Pins, puis depuis 2007 à Cannes-La Bocca. J'ai choisi le Château de la Mer pour son attrait, son environnement, sa mobilité aussi avec cette gare de La Bocca que j'utilisais fréquemment, gare qui est de plus en plus désaffectée, pour l'utilisation du train. Je suis là aussi, parce qu'il y a des accès très rapides, souterrains à la plage, non impactant sur l'environnement. Je pratique la planche à voile. Je vais directement avec mon chariot à la mer. J'accompagnais régulièrement mes jumeaux à la plage avec la poussette, de plain-pied. Je vois ce projet avec des hyperstructures, qui vont, bien sûr, entacher la vue telle que je l'ai payée, parce que j'ai choisi d'habiter là pour des raisons de beauté du site, d'environnement écologique. Je verrai des gens me regarder chez moi. Je ne comprendrai pas. Régulièrement, des dauphins passent devant la maison. Ce n'est pas tout le temps, mais nous avons cette occasion-là.

Avec ces gros travaux, c'est peut-être du bruit aussi. Ce sont aussi des nuisances pour les bâtiments. On a ici des bâtiments qui ont été construits dans les années 60, auxquels il faut faire attention. Ce n'est pas le seul bâtiment dans le coin. Il y a des vibrations, dont on ne parle pas. Je suis ingénieur à Thales Alenia Space. Quand le train passe, il fait vibrer toutes les salles, les salles d'essai dans lesquelles on fait des tests acoustiques. On s'assure bien sûr que les sons ne passent pas. On dort aussi au Château de la Mer, on y vit. Mon objectif est la solution dans un projet d'avenir. J'ai entendu des idées très innovantes, dans le respect de l'environnement.

Certes, le train est arrivé dans les années 1800 pour faire mûrir la Côte d'Azur telle qu'elle est aujourd'hui. Est-ce une raison pour continuer à entacher ce bord de mer ? Peut-être pas. C'est peut-être le moment de faire un véritable investissement et d'assurer une connectivité souterraine. Imaginez Paris si tout était en hyperstructure, alors que le métro y foisonne justement pour pérenniser l'environnement. Je vais en rester là. Je vous remercie.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour votre intervention.

**Jean-Marc ILLES**

Ce n'est pas vraiment une question. C'est une prise de position tout à fait respectable. J'ai déjà répondu que le fait d'enterrer toute la ligne n'était pas le projet. Je pense que l'expression de monsieur a été assez claire sur son ressenti.

**Patrick LINSALE**

Je peux apporter une précision, si vous me le permettez. Monsieur a l'air de s'inquiéter des vibrations et des dommages qui pourraient être causés à sa propriété. Je rappelle que nous avons – je parle sous le contrôle d'Alain PREA – de nombreuses études géologiques et biotechniques à mettre en œuvre pour connaître justement les risques qui peuvent survenir à ces propriétés. Nous mettrons en place les stratégies nécessaires à ce qu'il ne se passe absolument rien. C'est une obligation légale que nous ne manquerons pas de mettre en œuvre, de vérifier que les constructions ne souffrent pas des travaux à mettre en œuvre ou des travaux ultérieurs. Les travaux à mettre en œuvre sont une chose. Quant à la circulation, on parle de vibration. Je ne suis pas spécialiste de la technique ferroviaire, mais mon expérience me laisse penser que lorsque l'on construit une ligne nouvelle, elle est bien moins impactante que les lignes très anciennes construites dans les années 1800 ou 1900.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je ne vois plus Monsieur NALLINO. On peut considérer qu'il a cessé de vouloir s'exprimer. Carine CHEDDI.

**Carine CHEDDI, résidente du quartier de Devens**

Bonsoir, merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Bonsoir. On vous entend.

**Carine CHEDDI**

Je suis résidente du quartier du Devens depuis quelque temps. Déjà, merci pour la concertation de ce soir. L'ensemble des échanges sont très riches et apaisés, même si cela peut être compliqué pour certains. J'ai juste deux ou trois petites remarques et deux ou trois petites questions aussi. Je sais qu'il y aura de nouveau des échanges. Je préfère donc le dire. J'aurais beaucoup aimé avoir en introduction de nouveau une vue d'ensemble du projet, sur les phases 2, 3 et 4, avec les intermodalités envisagées pour chaque phase, surtout la première *slide* présentée avec les différentes dessertes, les différents arrêts envisagés et qui permettent de comprendre ce besoin de continuité qui vient de l'arrière-pays, de la ligne de Grasse ou autre.

Je pense qu'il est important pour tous d'avoir une vision d'ensemble pour peut-être se permettre d'envisager des alternatives ou de concevoir des différents compromis. C'est simplement une première remarque en introduction.

J'en arrive à mes différentes questions. Pour nous, riverains, ces souterrains en piéton sont importants. J'ai entendu dire qu'il était question d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite. C'est vraiment important pour nous. Cela signifie que l'on passera sous cette voie enterrée. L'accès en rampe piétonne est important à la fois pour les PMR et les poussettes. À partir du moment où l'on parle d'ascenseurs, on parle de dégradation et de panne. On va parler de choses qui amènent une notion de super structure et de modernité, et un peu moins la notion de village que l'on a aujourd'hui. Je pense que ces passages piétons sont un élément vraiment important. C'est la seule continuité que nous avons avec le bord de mer. On rêve tous de pouvoir enterrer ces voies ou les recouvrir. On pense que tous, on y gagnerait énormément. Au moins de garder ces passages piétons en souterrain me semble important.

D'un autre côté, quand on voit les travaux réalisés autour des chemins d'évacuation en cas de tsunami sur le centre de Cannes, je pense qu'il y a aussi des choses à envisager, des ouvertures de voie directement à plat, des accès à certaines structures de la SNCF en cas d'urgence. Il manque une signalétique. Il manque aussi quelque chose autour de tout cela. Pour autant, j'insiste pour les voies piétonnes, mais d'un autre côté, je pense qu'il serait aussi important d'intégrer ce bord de mer dans ces plans d'évacuation d'urgence. C'est ma première question concernant ces souterrains piétons.

Le deuxième aspect concerne le bruit. Je reviens un peu sur mon microcosme, j'en suis désolée. J'ai noté une augmentation d'environ 2 décibels, comme vous l'indiquez sur le quartier de Devens, alors que d'après ce que j'ai compris, c'est sans prendre en compte les éventuelles cinq voies supplémentaires. S'il y avait une augmentation du trafic envisagée sur Cannes-Grasse, il y aurait une nouvelle concertation avec peut-être des discussions au sujet de végétation antibruit ou autre. En même temps, j'ai cru voir une augmentation de près de 60 % de la source moyenne du bruit si l'on reste sur 2 décibels. Je voudrais être sûre d'avoir bien compris votre schéma par rapport à ces 2 décibels dans le quartier, d'autant plus que l'on a un virage entre les deux impasses, entre l'impasse des Vignes et l'impasse des Peupliers. Du coup, on a déjà aujourd'hui un certain nombre de trains un peu plus bruyants que d'autres. Y aura-t-il un impact par rapport à cela ? C'est ma deuxième question.

J'en ai une troisième par rapport aux piétons et aux vélos. J'ai cru voir aujourd'hui qu'il y avait une portion quasiment piétonne, en tout cas privatisée du boulevard de la Mer. J'aimerais m'assurer qu'il y ait bien une liaison depuis la gare du Bosquet à la fois pour les piétons et les vélos sur ce boulevard de la Mer qui sera peut-être une voie plus apaisée, peut-être sur la voie européenne pour les vélos que l'on aura en bord de mer avec BoccaCabana.

Il me reste une dernière question concernant la gare de La Bocca. Il me semble qu'il y aura la voie enterrée. J'ai cru comprendre dans vos derniers échanges qu'il y aurait également deux voies, les voies actuelles de la gare de La Bocca. A-t-on vraiment l'obligation de détruire cette gare si l'on reste sur ce projet ? Ne peut-on pas la garder ? Ce ne serait pas forcément pour faire un arrêt, ce qui serait idéal, ou peut-être pour envisager en phase 3 ou en phase 4 des transferts depuis la gare TGV, par exemple avec des lignes électriques ou autres. On pourrait peut-être au moins garder le bâtiment. On a déjà presque perdu le charme de la gare d'antan, La Bocca étant vraiment un village. C'est aussi une brique historique de Cannes-La Bocca. On pourrait peut-être en faire autre chose, par exemple un espace de *coworking*. C'est une idée en l'air aujourd'hui.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour vos questions.

### **Jean-Marc ILLES**

Merci pour la richesse des questions. Sur la vue d'ensemble, pour revenir à la *slide* sur les réticulaires (*slide* 19), je pense que c'était la question. Vous voyez que le système conduit à mettre six TER omnibus, ou non omnibus, mais l'infrastructure est tellement puissante qu'elle permet d'avoir plusieurs schémas possibles et d'avoir une continuité, un train toutes les 10 minutes à partir Cannes jusqu'à Menton. C'est un peu ce qu'expliquait le collègue mécanicien. Comme on veut absolument maintenir les deux trains par heure sur Cannes-Grasse, pour pouvoir agencer ces trains dans le périmètre de l'axe Marseille-Vintimille (là où il y a beaucoup de trains bleus, ce sont les trains omnibus), c'est pour cela que l'on fait cette bifurcation. C'est bien la continuité sans perte de charge, sans correspondance, ce qui est un élément central important de la ligne.

On voit d'ailleurs sur ce schéma que pour la ligne Nice-Breil, il n'y a pas la même densité, mais jusqu'à Drap, c'est quand même assez dense du côté de Nice, mais beaucoup moins de personnes prennent la ligne que sur Grasse. Il y a donc bien une nécessité de maintenir cette ligne, de la laisser connectée.

Vous habitez le quartier de Devens. Pourrait-on voir le plan pour voir précisément où vous habitez ?

### **Robert POLICHT**

On n'a pas de plan dans nos *slides*, parce que le quartier de Devens est vraiment plus au nord. On est entre la gare du Bosquet et la gare de La Frayère. On est peut-être un peu plus proche de la gare du Bosquet, mais on est entre les deux gares.

### **Jean-Marc ILLES**

Ce quartier n'est donc pas concerné par les travaux.

**Robert POLICHT**

Non. L'impasse des Peupliers se trouve le long de la voie ferrée, mais entre Ranguin et la gare de La Frayère. On peut dire que dans le cadre de notre projet, il n'y aura pas d'augmentation de trafic sur la ligne Cannes-Grasse.

**Jean-Marc ILLES**

Il y avait des questions sur le maintien du souterrain piéton. Du coup, je ne comprends pas. Si la dame habite après le Bosquet, comme on n'y fait pas de travaux, je ne vois pas de quel souterrain elle parle. C'est pour cela qu'il faudrait préciser un peu où elle habite.

**Robert POLICHT**

Cela doit être les souterrains en bord de mer, sur la ligne littorale, Annick Galéra. Je suppose que c'est celui qui passe sous les quais.

**Jean-Marc ILLES**

C'est vraiment en dehors du quartier du Devens. On ne peut pas maintenir les souterrains piétons, parce que comme on veut enterrer la voie justement pour des questions de cisaillement et comme on la prolonge pour les nuisances, on est obligé de passer par-dessus et d'avoir des ascenseurs. Après, vous parlez de rampes. On n'est pas contre des propositions pour mettre des rampes. Les rampes PMR sont très longues, elles impacteraient beaucoup les propriétés. Il faudrait quand même avoir l'avis des propriétaires, parce qu'on serait de nouveau sur des acquisitions foncières. On peut envisager d'avoir des rampes plus courtes, qui ne soient pas PMR, mais toujours avec l'accord des propriétaires, parce que ce serait une chose en plus qui impacterait des propriétés. Pourquoi pas ? On est prêt à regarder cela.

**Robert POLICHT**

Jean-Marc, peux-tu préciser ce que signifie PMR ?

**Jean-Marc ILLES**

« Personnes à mobilité réduite ». Je pense que cela doit venir des habitants. Cela permettrait peut-être au monsieur résident du Château de la Mer d'accéder à l'autre côté plus simplement. Toutefois, on a fait le choix des ascenseurs pour limiter les emprises foncières à acquérir sur les propriétés. On peut faire un autre choix, on reste ouvert, mais on était plutôt dans le choix de limiter les emprises foncières. Voilà un peu la logique.

**Robert POLICHT**

En complément sur les passerelles, on peut ajouter que l'on a un visuel que vous avez vu dans la présentation et dans les livrets de la concertation. Il y a eu un parti pris esthétique. Là-dessus, rien n'est figé. On va faire appel à un architecte. On peut très bien avoir une conception de passerelles

qui respecte les codes architecturaux du quartier, donc avoir quelque chose qui s'intègre mieux que la passerelle généralement déclinée dans les gares ferroviaires, avec une structure métallique.

### **Jean-Marc ILLES**

Je pense que là, c'était plutôt l'accès à la mer par le souterrain, d'où la rampe. Sur la rampe, pourquoi pas ? On peut regarder, investiguer cela aussi, mais il y aurait un impact. Les gens concernés au Château de la Mer et aux Terrasses de Cannes peuvent avoir leur mot à dire. On est prêt à regarder s'il y a une demande des riverains à cet endroit. Il faut que cela vienne d'eux. Je pense qu'ils sont les premiers concernés.

Concernant le maintien du bâtiment voyageurs de La Bocca, sur l'aspect technique, j'ai expliqué tout à l'heure que le quai ne pouvait pas être placé à cet endroit pour des raisons techniques, parce que pour les retournements, on bloquerait la ligne pendant 15 minutes. Actuellement, la gare de La Bocca est très mal placée, et je pense que le collègue mécanicien pourrait le confirmer. Elle bloque aussi la bifurcation, mais les trains continuant dans le même sens, c'est beaucoup moins grave. Le positionnement de la gare est un vrai problème technique aujourd'hui, elle empêche le développement du trafic. C'est pour cela que l'on crée aussi la gare de Cannes-La Bocca. Il y a non seulement des raisons techniques, mais il y a aussi des raisons d'exploitation et des raisons de coprojet avec la Ville autour de son projet à La Bocca.

On a finalement trois raisons de déplacer la gare de Cannes-La Bocca. C'est premièrement pour faire un grand pôle d'échange multimodal sur la future gare TGV (projet en commun avec la ville de Cannes). Deuxièmement, c'est la raison technique d'exploitation, parce qu'actuellement, la bifurcation est bloquée chaque fois que l'on met des trains à quai. Troisièmement, c'est la raison technique pour faire la tranchée couverte. C'est donc très difficile de maintenir l'arrêt à La Bocca. De plus, Monsieur ONZON disait tout à l'heure qu'en libérant le quai, on pourrait élargir le boulevard de la Mer. Il y a donc un intérêt de ce côté. Par contre, pour le bâtiment voyageurs, je crois que l'on avait prévu de l'utiliser, parce qu'il faut bien aussi avoir des zones de chantier, d'installation de chantier. De mémoire, je pense que l'on avait prévu de le démolir pour cette raison.

### **Robert POLICHT**

Oui, malheureusement, la voie nouvelle et la tranchée couverte passent à l'emplacement du bâtiment. Pour pouvoir réaliser les travaux de cet aménagement, il faut au préalable le démolir.

### **Jean-Marc ILLES**

Après, il y avait une autre question, à savoir si l'on pouvait prolonger le boulevard jusqu'au Bosquet.

### **Robert POLICHT**

Comme on l'a précisé, le boulevard de la Mer est reconstitué à l'identique. Le passage sous la ligne Cannes-Grasse qui permet de relier le boulevard de la Mer à la rue Louis Armand est également

maintenu, ce qui fait que le cheminement entre l'avenue Francis Tonner, la rue Louis Armand et le boulevard de la Mer sera toujours maintenu. À partir de Francis Tonner, on peut très facilement rattraper l'avenue Sainte-Marguerite et arriver en gare du Bosquet.

### **Jean-Marc ILLES**

Sur les aspects de risques de submersion, ce que je peux dire n'est pas tout à fait la réponse à la question, la question étant plutôt de maintenir les accès pour des problèmes d'évacuation de secours de la plage. En revanche, sur toutes ces zones en terrier, on peut mettre des systèmes de signalisation, de capteurs comme ceux qu'il y a sur toutes les lignes TGV. Dès que l'on a un dépassement de seuil de hauteur d'eau, on provoque l'arrêt des trains pour éviter qu'ils aillent dans le terrier. Ce sont des choses réservées uniquement aux lignes TGV, mais on compte équiper les zones de travaux de la LNPCA sur Marseille-Vintimille avec ce type de capteur pour bloquer la signalisation. Cependant, cela concerne plutôt les usagers du train que les riverains. Cela étant, ce n'est pas tout à fait la réponse à votre question.

Sur le sujet, c'est vrai que la ligne de chemin de fer est une sorte de digue. Cela reste, on ne l'enlève pas. Cela existe aujourd'hui, ce sera là demain. C'est pour cela que l'on essaie quand même de rétablir l'accès plutôt par au-dessus que par en dessous. Quand il y a des ouvrages hydrauliques, on les agrandit quand c'est possible, ce qui est le cas du Font de Veyre. On essaie de faire le maximum. Sur votre proposition, je ne suis pas contre une rampe. Si c'est juste un sujet d'investissement, on peut regarder, mais il y aura aussi le sujet de l'impact foncier, et là, il faut l'avis des habitants. A-t-on répondu à tous les éléments ? Je crois. Je ne sais pas.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Je partage avec vous le fait qu'il est 22 heures 10. Il reste encore quelques questions. Je propose que l'on prenne les questions. Je priorise ceux qui n'ont pas encore pris la parole. Ettore CADEL.

### **Ettore CADEL, résident à Cannes Beach**

Bonsoir. M'entendez-vous ?

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

On vous entend très bien. Allez-y.

### **Ettore CADEL**

Je vous remercie déjà pour cette consultation. C'est très intéressant. Cela permet d'avoir plus d'informations techniques et d'en proposer d'autres. J'habite à 300 ou 400 mètres en dehors du projet, du côté ouest, juste devant un aiguillage. Les aiguillages sont une source de bruit très importante. Je voulais demander à la SNCF si dans cette zone, il ne serait pas possible de mettre des aiguillages de nouvelle génération, par exemple, ce qui permettrait de réduire le talonnement des TGV qui passent à 100 kilomètres par heure et qui font un bruit infernal.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour votre question.

**Jean-Marc ILLES**

À quel endroit habitez-vous précisément ?

**Ettore CADEL**

J'habite l'immeuble L'Américaine dans le complexe de Cannes Beach. À cet endroit, nous avons les aiguillages qui permettent aux trains qui se trouvent justement au dépôt de pouvoir entrer sur la ligne.

**Jean-Marc ILLES**

C'est du côté de Cannes Marchandises. Est-ce bien cela ?

**Ettore CADEL**

Oui, entre Cannes Marchandises et le projet.

**Robert POLICHT**

Jean-Marc, c'est au niveau de Pierre & Vacances. C'est dans ce secteur. C'est le premier complexe en sortant de Cannes Marchandises en direction de l'est.

**Jean-Marc ILLES**

Les aiguillages tels qu'ils sont conçus font du bruit. Dans les zones de travaux, on peut regarder l'amélioration, mais c'est plus compliqué dans les zones où il n'y a pas de travaux. Ce qui provoque le bruit de l'aiguillage, c'est le rappel du contre-rail. C'est un peu technique. C'est pour éviter que les trains déraillent. Comme il y a une lacune au milieu, ils prendraient le mauvais rail et ils feraient ce que l'on appelle « un bivoie ». C'est le cas de tous les aiguillages. Il y a un rappel, et quand il y a ce rappel, il y a ce bruit. Le bruit principal n'est d'ailleurs pas au niveau de la pointe d'aiguille, mais au niveau du cœur. Cela étant, des solutions peuvent être demandées. Dans les zones de travaux, on accepte de les modifier, mais en dehors des zones de travaux, c'est un peu différent. Si vous êtes dans la zone des travaux de Cannes-La Bocca, on veut bien regarder, mais je ne pense pas que ce soit le cas. Si ce n'est pas le cas, il faut une demande un peu officielle et on peut regarder au cas par cas.

Cela étant, je ne peux pas vous le promettre en dehors de la zone de travaux, parce que l'on créerait une jurisprudence sur tout le réseau, ce que vous comprenez bien. Cela dépend donc de là où vous êtes précisément. Si vous êtes dans les travaux de Cannes-La Bocca, on peut voir des sujets un peu particuliers. Je crois que vous êtes plutôt à côté de Pierre & Vacances.

**Robert POLICHT**

Oui, c'est l'immeuble juste après Pierre & Vacances.

**Jean-Marc ILLES**

Ce n'est pas une zone de travaux. Si on est dans une zone de travaux, on peut regarder pour voir ce que l'on peut faire, mais il est vrai que dans la situation actuelle, les aiguillages font du bruit. Quand on peut essayer de l'éviter, on le fait. Par exemple au Bosquet, on a essayé de faire en sorte que les trains qui ne se croisent pas aillent sur la voie qui n'oblige pas à prendre la voie déviée. Une dame nous a demandé cela. Les collègues de l'exploitation ont accepté de le faire. On essaie de le faire. En revanche, quand il y a les trains en voie déviée, c'est un peu plus compliqué. Il faudrait préciser par rapport aux zones de travaux. On peut regarder si l'on est dans une zone de travaux. Sinon, vous pouvez faire cette demande à mon directeur territorial dans le cadre d'autres sujets. Cependant, dans le cadre du projet, vous comprenez bien que l'on ne peut pas équiper tous les aiguillages de France de systèmes plus modernes quand il n'y a pas de projet précis. Cela étant, je comprends votre sujet.

**Ettore CADEL**

Je vous remercie.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je vais proposer à Rémi QUINTON puis à Monsieur ou Madame SAUREL d'intervenir. Merci de votre patience pour les derniers intervenants qui ont demandé la parole il y a longtemps et qui ne l'ont pas encore eue. Monsieur QUINTON, il faut activer votre micro. Là, il est fermé.

**Rémi QUINTON, association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)**

M'entendez-vous ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui, on vous entend. Merci et merci de votre patience.

**Rémi QUINTON**

Je vais essayer de faire très vite. Je suis Rémi QUINTON pour l'association DEPART, Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train. Je vais essayer de défendre les usagers dans mon intervention. Ce weekend, il y avait des manifestations pour le climat par rapport à la loi actuellement en débat pour le climat et pour l'environnement. C'est bien que des gens y participent. Par contre, on ne peut pas être que contre, contre les avions, contre les SUV, contre les énergies fossiles... Tout cela est important, mais il faut aussi apporter des solutions. S'agissant de se déplacer, quand on veut se déplacer sans polluer, tout le monde sait qu'il est

incontournable que davantage de gens prennent le train. On ne parle pas de quelques points de pourcentage à droite ou à gauche, mais on parle de doubler, tripler ou quadrupler. On ne sait pas exactement ce que ce sera, mais il faut absolument que tout cela soit anticipé. Pour cela, il y aura davantage de trains, il ne faut pas se le cacher.

D'avantage de trains circuleront sur le littoral pour transporter les étudiants, les salariés, les visiteurs de notre belle région. Pour que davantage de trains circulent, on ne peut pas déshabiller Paul pour habiller Jacques. On ne doit surtout pas imposer aux 90 % d'usagers de la ligne Cannes-Grasse qui vont ou qui viennent du littoral, que ce soit le centre de Cannes, Antibes, Nice, Monaco, Vintimille, de changer de train, parce que ce serait catastrophique pour la fréquentation des trains. Si on le fait, de deux choses l'une. Déjà, rien qu'à l'idée de savoir qu'il faut changer de train, de nombreuses personnes vont renoncer et reprendre leur voiture. Apparemment, il était indiqué dans une *slide* que c'était 45 % de perte de fréquentation. Si l'on se dit que la prévision est fautive et que de nombreux voyageurs vont quand même tenter ce périple, on va se retrouver dans la petite halte existante de Cannes-La Bocca, qui est quand même assez étriquée, avec à chaque arrivée de TER des dizaines de voyageurs pour l'instant et des centaines très prochainement, qui vont descendre du train, s'entasser dans un escalier pour accéder à la passerelle ou au souterrain qui franchira les voies, parce qu'il y a forcément un sens où il faudra franchir les voies quand on va d'Antibes ou de Cannes vers Grasse. « Rebelote », il faudra redescendre la passerelle, attendre le nouveau train. Certains voyageurs auront des bagages. Il faut penser aux personnes handicapées. Tout le monde devra attendre le train, qu'il vente, qu'il neige, qu'il grêle. Souvent, sur la Côte d'Azur, il fait très chaud.

Même dans cette solution, finalement, cela dégoûtera les gens de prendre le train et ils arrêteront de le prendre. Même dans cette solution, finalement, il faudra aussi investir si l'on ne veut pas trop dégrader le confort des passagers. Le résultat est que l'on aura investi, mais le confort des passagers sera quand même dégradé. Je ne vois pas non plus comment il serait possible pour les TER sur la ligne littorale de faire un arrêt supplémentaire, alors que partout ailleurs, vous nous expliquez que la ligne est très saturée et que des trains qui ne s'arrêtent pas doivent aussi circuler. On ne peut pas non plus rien faire sur cette ligne, sur cette bifurcation, avec des trains Marseille-Nice qui se retrouvent nez à nez avec des TER qui montent vers Grasse. Le conducteur l'a bien expliqué. Il doit sans doute le vivre tous les jours. Je vais le dire à ma façon. C'est comme si en voiture, vous vouliez vous insérer sur la voie d'autoroute en traversant la chaussée de sens contraire. À moins qu'il n'y ait personne sur l'autoroute, vous avez peut-être une chance d'y arriver, mais s'il y a un peu de trafic sur l'autoroute, il est absolument impossible d'y arriver.

Vous l'avez compris, tout plaide pour réaliser cette voie souterraine pour les trains dans le sens Marseille-Nice. C'est la responsabilité des générations présentes ce soir de faire cela pour ne pas enfermer les générations futures dans une impasse. C'est un investissement très utile pour l'avenir,

et cette ligne littorale n'ayant pas connu d'investissement majeur depuis des décennies, on ne doit pas rater le coche. Je comprends parfaitement les inquiétudes des riverains. C'est normal quand il y a des travaux. C'est normal de s'exprimer et de dire ce qui ne va pas. J'ai entendu beaucoup de choses ce soir. Cependant, par mon intervention, je voulais aussi que l'on ne pointe pas que les inconvénients, mais que l'on n'oublie pas les énormes avantages qui les contrebalancent avec ce projet. C'est mon ressenti personnel en voyant la présentation, mais je voudrais dire aussi que la SNCF a fait énormément d'efforts pour concevoir cet ouvrage. Je me rappelle il y a quelques années. Elle envisageait une solution aérienne. Oui, c'est sûr, cela aurait été monstrueux, on est tous d'accord. Maintenant, heureusement, il s'agit d'un souterrain et la SNCF propose même de le prolonger encore davantage, de couvrir, de cacher les voies, etc. Il faut que cela continue dans ce sens. Je pense que ce projet doit se faire.

La SNCF écoute énormément les remarques. *In fine*, je pense que très peu de résidences verront cette nouvelle voie ou perdront un peu de terrain. Je pense même qu'au contraire, il y aura beaucoup plus de gens qui verront passer moins de trains, et à la fin, je pense qu'ils trouveront cela finalement plus logique, plus joli, et ils seront contents de la belle réalisation finale. J'ai confiance que dans la balance inconvénients-avantages, chacun pensera à ses enfants et à l'avenir de la planète. Un petit mot pour les usagers qui pourraient être pénalisés pendant les travaux. Pensez à la gratuité en compensation pour ces usagers. Ce serait une excellente idée.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour cette intervention. Je ne sais pas si cela appelle des éléments en retour de SNCF Réseau. Je pense que c'est plus une contribution en tant que telle. Je propose à Monsieur SAUREL d'intervenir. On aura encore deux demandes de parole, une de Monsieur BOUZETIT et une dernière. Monsieur SAUREL.

### **Alain SAUREL, résident à Cannes Beach**

M'entendez-vous ?

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

On vous entend très bien. Merci d'avoir patienté.

### **Alain SAUREL**

Je vous en prie. Merci pour le débat qui est passionnant. Je suis dans la résidence Cannes Beach, Palme d'Azur Pierre & Vacances. Je suis conseiller syndical. Il y a une question que l'on m'a posée et que je pose. Une étude a-t-elle été faite sur l'incidence sonore des nouveaux trains qui vont passer sur la ligne ?

### **Jean-Marc ILLES**

Je crois que c'était au titre de l'autre projet Cannes-La Bocca, mais des mesures ont été faites.

**Robert POLICHT**

Oui, une étude acoustique a été menée dans le cadre du projet de Cannes...

**Jean-Marc ILLES**

On t'entend un peu faiblement, Robert.

**Robert POLICHT**

La réponse est « oui ».

**Alain SAUREL**

Le niveau sonore va-t-il beaucoup augmenter en termes de décibels ? Combien de trains passeront en plus devant la résidence qui compte à peu près plus d'un millier d'appartements (1 200) ?

**Jean-Marc ILLES**

C'est une question à laquelle on a répondu. On a les éléments. Je ne sais pas si l'on a les chiffres précis ici. Quelqu'un a-t-il les éléments ? Sinon, on les donne. Je ne les ai pas.

**Alain SAUREL**

Un mur nous sépare. Le mur sera-t-il réhabilité ? Une couverture des voies sera-t-elle éventuellement envisagée ?

**Robert POLICHT**

Non, les voies ne seront pas modifiées. Effectivement, un mur de soutènement existe aujourd'hui.

**Alain SAUREL**

Oui, il y a un mur qui protège plutôt bien. Cela étant, ne peut-on pas améliorer ?

**Robert POLICHT**

Le mur est quand même assez éloigné des premières voies. Par extrapolation, vous avez vu que dans le secteur du Château de la Mer, par exemple, devant La Licorne ou le groupe scolaire, on allait avoir plus de trains à l'horizon du projet. Je n'ai plus le chiffre exact sur ce secteur. Comme on vous le disait, vous aurez également une baisse des niveaux de bruit grâce au changement des matériels roulants à l'horizon du projet. Il faut que l'on replonge dans les études.

**Alain SAUREL**

C'est un peu mieux. D'accord.

**Robert POLICHT**

Je ne vais pas m'engager sur une bonne nouvelle, sur une baisse, mais au pire, cela se compense, au mieux cela diminue. On est bien conscient de cette zone un peu critique.

**Alain SAUREL**

Par ailleurs, on n'a pas beaucoup d'éléments sur la gare. Je sais qu'elle sera mise en place.

**Robert POLICHT**

Parlez-vous de la gare TER SICASIL ?

**Alain SAUREL**

C'est cela.

**Robert POLICHT**

Elle est implantée un peu plus à l'ouest, justement au niveau du bâtiment du SICASIL.

**Alain SAUREL**

Dernière chose, je voulais saluer Monsieur Orion AZZIS pour son discours qui était très poétique et qui nous change un peu de tout ce que l'on a entendu au niveau technique. Cela étant, on ne peut pas s'opposer au projet. Je suis artiste peintre. C'est une des raisons pour lesquelles je suis venu m'installer ici. J'espère que cela ne va pas détériorer le paysage ni la beauté du site. On l'espère. Merci à tous.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Monsieur BOUZETIT, merci d'avoir attendu. Je vous propose de réactiver votre micro, parce que pour l'instant, il est fermé. C'est bon.

**Laïd BOUZETIT**

Je vous remercie de me redonner la parole. Pour avoir démarré la réunion depuis le début jusqu'à maintenant, je suis très content des échanges. Sachez que je pense que nous allons devoir continuer à travailler pour apporter un maximum d'améliorations pour les Boccassiens et les Boccassiennes, surtout sur le quartier concerné au Château de la Mer, boulevard de la Mer, etc. Il faudra bien comprendre que c'est avec ces habitants qui seront véritablement impactés que nous trouverons la solution. Monsieur ILLES et Monsieur POLICHT, j'insiste sur ce point. En effet, Monsieur QUINTON a bien raison quand il dit qu'il faut penser aux usagers. Je vous ai dit que je ne voulais pas rentrer dans cette opposition entre usagers et les personnes qui habitent le quartier. En effet, ces gens-là sont venus habiter la Côte d'Azur, Cannes, La Bocca en outre, pour avoir de meilleures conditions de vie, pour avoir aussi cette baie devant eux, ces aménagements qui ont été faits à l'époque.

La venue du train date, mais honnêtement, faute de vraiment trouver de véritables solutions de l'enterrer, on pensait que les choses allaient plus ou moins restées comme cela, avec bien sûr des améliorations techniques. Étant donné que cette nouvelle gare TGV à La Bocca reste une chance, je comprends que cela entraîne automatiquement des problèmes techniques ailleurs, entre autres

sur cette bifurcation. Je veux vraiment que l'on puisse continuer à travailler et à chercher un maximum de solutions sur le plan économique. Là, j'ai bien entendu que vous étiez prêts à indemniser l'ensemble des Boccassiens pour tout ce qui concerne leur bien immobilier. Je vois aussi que pour les inondations, on va continuer à approfondir. Là, monsieur, je vous dis qu'il faut vraiment approfondir, parce que l'on ne tolérera pas que les choses se compliquent. C'est pour cela que je propose que cette concertation continue. Ce soir, on est parti sur un mode constructif de l'avenir de cette bifurcation, et non sur une opposition.

Je m'excuse, Monsieur QUINTON. Je comprends que vous défendiez les usagers. Je sais aussi que vous venez de Saint-Cyr dans le Var.

**Rémi QUINTON**

Non, non, non, non, non, non !

**Laïd BOUZETIT**

Si, si.

**Rémi QUINTON**

Non, non, non, non, non, non, non, non, non !

**Laïd BOUZETIT**

Attendez, monsieur. Votre association est à Saint-Cyr. En effet, vous n'êtes pas directement concerné, mais ce n'est pas un souci. Je ne veux pas qu'il y ait une opposition entre ces deux positions. Bien au contraire, je comprends que vous défendiez les usagers, mais les habitants de La Bocca restent pour moi une priorité. C'est ce que je voulais vraiment signaler. Je compte sur Monsieur ILLES et tous les encadrants de ce projet pour trouver un maximum de solutions qui amélioreront vraiment tout ce projet. Je le dis au nom d'une association qui est vraiment implantée depuis 60 ans à La Bocca. Nous avons des personnes encore vivantes, qui sont encore à la tête du SID. Cela fait 40 ou 50 ans que l'on se bat pour un meilleur développement à La Bocca. Merci beaucoup pour cette organisation qui a été vraiment à la hauteur de tout cela, Monsieur ILLES, à la hauteur du débat, du projet et du travail que vous avez effectué.

**Alain SAUREL**

Merci, Monsieur BOUZETIT.

**Jean-Marc ILLES**

Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Excusez-moi, mon micro était coupé. Rémi QUINTON voulait apporter une précision. Ce sera ensuite le tour de Monsieur ROUMEGUAS, et on va terminer.

**Rémi QUINTON**

Je vais être très bref. J'habite dans les Alpes-Maritimes, à Antibes. Je suis vice-président d'une association qui est effectivement basée à Saint-Cyr-sur-Mer, parce qu'elle défend les projets d'amélioration du train sur l'ensemble de la région. Il fallait bien qu'elle soit basée quelque part. Je vous dis très clairement que ce sont les usagers azuréens qui étaient défendus par mon intervention. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Monsieur ROUMEGUAS, allez-y.

**Maximilien ROUMEGUAS**

Je prends à nouveau la parole simplement pour revenir sur le côté écologique. On a parlé des arbres centenaires qui se situaient devant les résidences sur le front de mer, mais on n'a pas parlé de ceux qui se situaient sur la bifurcation Cannes-Grasse. Quand on parle d'élargissement du pont, il y a un palmier qui doit dater d'un petit moment. C'est un palmier Phoenix. Il est magnifique. De nombreux oiseaux y nichent. À côté, il y a un pin parasol qui est plus que centenaire, et je m'y connais en arbre. Vu votre projet, il ne peut pas être déraciné, ni protégé, ni même déplacé. Comme on le disait tout à l'heure, on voudrait que la végétation regagne rapidement, mais comme on parle d'arbres centenaires, ce n'est pas possible. Des oiseaux nichent depuis des centaines d'années. On n'est pas dans une zone industrielle, mais à quelques centaines de mètres d'un parc naturel sensible, qui est La Croix-des-Gardes. C'est un peu une réserve dans les environs, parce que ce n'est pas dans Cannes que les oiseaux vont nicher.

On est coincé entre la mer où il y a des espèces d'oiseaux marins, et le parc de La Croix-des-Gardes. Il y a énormément d'oiseaux, qu'ils soient migrateurs ou sédentaires. Je pense qu'il faut le prendre en compte. J'aimerais savoir ce que vous allez faire par rapport à ces arbres-là qui sont très importants. Je pense qu'au niveau de la faune, c'est encore un peu plus compliqué pour vous d'y répondre, parce que je ne pense pas que les études de recensement aient été effectuées correctement.

Un autre point pour la résidence Le Corsaire. C'est une interrogation. Vous parliez de croisements dynamiques et statiques. À l'heure actuelle, on est en statique, ce qui nous permet d'avoir un train qui circule à basse vitesse, ce qui fait qu'en tant que résident, on ne l'entend quasiment pas. Ce n'est pas inaudible, on entend un léger passage, mais on ne l'entend presque pas. Le fait d'élargir la voie, ou plutôt d'augmenter d'une voie va permettre le croisement dynamique, donc un

croisement plus rapide et une augmentation du bruit. Je voulais savoir ce que vous envisagiez à ce niveau-là, après le point, pour réduire le niveau de bruit.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour votre réponse.

### **Jean-Marc ILLES**

Ce n'est pas nous qui parlions d'évitement dynamique. C'est dans la proposition alternative du SID. Dans notre projet, il n'y a pas d'évitement dynamique. L'évitement reste statique. Les trains s'arrêtent au Bosquet. Il n'y a pas d'évitement dynamique, les trains sont à l'arrêt au Bosquet. Cela ne change pas. Par ailleurs, on prend note de votre sujet sur ces arbres. De toute façon, on a fait les inventaires écologiques. Comme je vous l'ai dit, on sera extrêmement surveillé par l'AE sur tous ces sujets. S'il y a des espèces protégées, il faudra que l'on trouve une solution, mais je vous remercie d'avoir pointé ce point. On va le noter, et on va regarder ce point particulier concernant l'emplacement des oiseaux nicheurs qui seraient peut-être effectivement sensibles. On va regarder ce point en détail. Je ne peux pas vous répondre précisément, mais on va prendre ce point sensible.

### **Maximilien ROUMEGUAS**

Merci.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je vérifie qu'il n'y ait plus de demande de prise de parole. Je remercie encore tous les participants, notamment ceux qui ont demandé la parole il y a longtemps et qui l'on prise en dernier, pour leur patience. Je vais proposer à Jean-Marc ILLES de mettre en perspective la suite de cette concertation qui se termine le 15 avril, ce qui laisse encore un peu de temps pour les participants pour contribuer, s'ils le souhaitent, via les différents supports aux modalités qui leur sont proposées.

Jean-Marc, je te propose de clôturer.

### **Jean-Marc ILLES**

Sur ce point, on est prêt à ouvrir encore une permanence si d'autres demandes individuelles n'avaient pas été satisfaites ce soir. Je crois qu'il y en a déjà six, je crois. On pourra en ouvrir une autre, probablement en distanciel plutôt qu'en présentiel, ce qui n'est pas forcément gênant pour les permanences.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Jean-Marc, excuse-moi. Je vois qu'une personne dit qu'elle a demandé la parole. En tout cas, il n'y a pas eu de main levée. Je me permets juste de te couper pour lui laisser la parole. C'est Jean-

Raphaël DP. Il va se reconnaître. Je suis désolé si vous avez demandé la parole et que l'on ne vous l'a pas donnée, mais en tout cas, ce n'était pas visible. Allez-y.

### **Jean-Raphaël DE PELAGEY**

Je vous remercie.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Je vous prie de nous excuser. Ce n'était pas volontaire, mais votre demande n'apparaissait pas.

### **Jean-Raphaël DE PELAGEY, propriétaire au Kerkyra**

J'ai quelques questions que je voulais soulever. Je suis propriétaire au Kerkyra sur le secteur du bord de mer. Très brièvement, parce qu'il est tard et nous travaillons tous demain. Sur ce secteur, je n'ai pas beaucoup de détails. J'ai vu vos graphiques. Sur le secteur de Kerkyra et sur le secteur autour, avec Montmajour qui est concerné, j'aurais voulu que l'on puisse étudier la possibilité de faire passer le cheminement piéton sur la dalle qui serait nouvellement créée et qui servirait à recouvrir ce que vous appelez « le terrier ». L'objectif ici est de préserver, sans avoir à rogner l'espace qui est déjà végétalisé en soi. Il y a plusieurs parcelles comme cela sur ce secteur, qui étaient en attente de projet par la Ville. Là, il y a une cession d'une partie de ces parcelles pour pouvoir profiter d'un aménagement avec ces voies de TER. J'aimerais savoir comment les préserver au maximum.

Déjà, là aussi, on a des arbres. Je suis très attaché à un pin, un pin parasol qui est sur le secteur. Je me demandais comment cette dalle qui viendrait recouvrir pouvait servir de passage aux piétons ou à des véhicules plus légers. On n'aura peut-être plus besoin d'avoir des véhicules extrêmement lourds. Cette dalle pourrait donc supporter des passages un peu plus légers. Cela joue un rôle important de rétention naturelle des eaux pluviales du fait qu'elle soit en pleine terre et non sur des aménagements à végétaliser comme sur le terrier. On est vraiment sûr de la pleine terre qui fait déjà ce travail aujourd'hui. On est sûr un secteur qui a été très préservé des inondations décennales, mais pas seulement. Il y a aussi ces parcelles qui font rétention et qui viennent faire s'écouler directement en pleine mer toutes les cochonneries que l'on voit circuler pendant des semaines sur le secteur.

J'ai une réflexion plus macro. Je n'ai pas trop entendu ce soir, mais je serais partant pour que vous expliquiez un peu plus lors d'une prochaine occasion comment s'assurer sur le terrain que les habitants de tout le bassin vont réellement abandonner leur véhicule, leur voiture, pour monter dans un train. Sans cette certitude, tous ces investissements, autant financiers qu'humains, seraient amoindris. Ce serait donc bon d'y veiller sur le terrain par différents moyens. J'ai entendu un agent de la mairie de Cannes s'exprimer et dire que le quai sud de la gare de La Bocca servirait de « sacrifice » pour créer des espaces pour piéton, peut-être aussi, je l'espère, pour des circulations

douces. Je voudrais que l'on ait cette assurance aussi que tout cela va dans ce sens. Je vous remercie. Je vous remercie aussi pour la qualité des échanges ce soir.

### **Jean-Marc ILLES**

Merci d'avoir attendu. Robert POLICHT montrera la résidence Kerkyra avec le sujet des cheminements et du boulevard de la Mer. Sur le dernier point, vous avez raison, le projet doit s'inscrire dans un ensemble de mobilités, ce qui est le cas sur Cannes, mais pas uniquement. Il n'a de sens que si à chaque gare multimodale que l'on crée – il y en aura une à Cannes-La Bocca – il y a une desserte par les transports en commun, avec des parkings vélos et des cheminements piétons à la hauteur. C'est le cas sur Marseille. Il faut que l'on soit extrêmement vigilant, ce que l'on est avec la Métropole, pour qu'il y ait ces zones de transports en commun. On parlait de Saint-Cyr tout à l'heure. On a fait une gare à Saint-Cyr, on a tenu le discours avec la mairie. Les mairies sont plus ou moins réceptives. Celle de Cannes l'est complètement et elle a compris. Il y a énormément de lignes de bus. De mémoire, il y a dix directions à La Bocca.

En fait, il n'y a pas de réponse absolue. Les modélisations montrent qu'il y a un report modal, mais pour qu'il y ait un report modal, les usagers doivent prendre les transports en commun, parce que là, pour le coup, on est obligé d'avoir une correspondance, ce qui est l'élément clé pour avoir un report modal. Si l'on augmente la fréquence, mais si ces gares ne sont pas alimentées par le report modal, par les transports en commun, c'est beaucoup moins efficace, et il y a un risque que l'argent public ne soit pas assez bien utilisé. Il faut donc aussi des projets de transport en commun à la hauteur, ce qui est le cas sur Cannes. Si vous voyez le livret de la gare TER que l'on a fait en décembre, vous verrez un petit schéma de transport en commun de bus autour de la gare, ce qui montre qu'il y a bien une adéquation entre les projets de mobilité urbains et le ferroviaire. Ce n'est pas une garantie, mais c'est vraiment ce qu'il faut faire pour que cela fonctionne. Après, ce sont les modèles socio-économiques.

J'ajoute qu'au-delà des modèles, il faut se projeter à 10 ans, à 20 ans, et même au-delà. On sait que les modes de mobilité ne vont pas évoluer vers la voiture. Il y a des voitures électriques, des voitures à hydrogène, j'entends cela, mais ce ne sont pas des moyens de transport collectif. Il faudra bien avoir de l'énergie pour les transports en commun. On peut penser que l'on soit contraint par des mesures plus fortes au niveau individuel, ce qui fait que les transports en commun devront être de meilleure qualité et que les modèles socio-économiques de report modal que l'on fait aujourd'hui seront dépassés, parce que plus de personnes prendront le train qui sera le mode majeur. Ce n'est pas une certitude, mais c'est aussi une projection. Ce qui est concret aujourd'hui, ce sont les pôles d'échanges multimodaux pour le rabattement. J'y crois beaucoup, mais je ne préside pas l'avenir. Je ne peux donc pas vous le garantir, mais c'est un pari très valable.

Après, on est quand même contrôlé là-dessus. Ce n'est pas juste une boule de cristal. Je vous ai parlé de l'AE pour l'environnement. On a le secrétariat général pour l'investissement, qui vérifie si

nos modélisations économiques tiennent la route ou non. On va donc passer à la toise en juillet. On devra avoir rendu le dossier en juillet. Dans deux ou trois mois, ils mettront des contre-experts sur notre projet pour voir si notre rentabilité socio-économique, donc les reports modaux entre autres, est valable. On n'est pas seul à évaluer tout cela.

Sur Kerkyra, Robert, peux-tu montrer les *slides* ?

### **Robert POLICHT**

On peut peut-être afficher la *slide* 26. Il faut remonter tout en haut. En fait, on avait envisagé la solution que vous proposez, on l'a examinée, on l'a comparée avec la solution finalement retenue. Vous proposez de mettre le boulevard de la Mer sur la dalle de couverture. Je vous rappelle simplement qu'au niveau de Kerkyra, la dalle de couverture commence à sortir au-dessus du niveau du terrain existant. Cette dalle monte progressivement pour atteindre une hauteur de 2 mètres en extrémité est, au niveau du Vélès Plage, ce qui signifie qu'à un moment donné, il va falloir rediriger, réaligner le tracé du boulevard de la Mer plus au nord, avec un remblaiement du côté nord pour redescendre ensuite progressivement vers la cote altimétrique actuelle du boulevard de la Mer un peu plus à l'est au niveau du boulevard Leader. On créerait un point haut qui serait peut-être au niveau du Vélès Plage, peut-être un peu plus à l'ouest.

Il nous semblait que cette solution était peut-être un peu moins séduisante, parce que des véhicules pourraient circuler 2 mètres plus haut que le niveau actuel du boulevard de la Mer. On a estimé que cela pourrait constituer une gêne visuelle d'avoir des véhicules quasiment au premier étage du Kerkyra. C'est pour cela que l'on a plutôt opté pour une solution dévoyée et pour le boulevard de Mer en palier à niveau, tout le long. On décalerait donc ce boulevard de la Mer un peu plus au nord, sur les terrains qui appartiennent à la ville de Cannes et qui se trouvent devant votre résidence, et on végétaliserait la dalle de couverture de la tranchée couverte pour proposer quelque chose d'agréable et de qualitatif en termes paysagers.

### **Jean-Raphaël DE PELAGEY**

Si je vous entends bien, il n'y a pas d'alternative technique pour l'instant, ou ce n'est qu'une question budgétaire.

### **Robert POLICHT**

Non, il n'y a pas de sujet budgétaire. On peut l'examiner, mais après, pour d'autres riverains, cela peut être une alternative qui viendrait bloquer leur vie, et ils préféreraient avoir la solution que l'on a proposée. Cela étant, on n'est pas bloqué sur cette solution aujourd'hui. On peut l'examiner. Si l'ensemble des riverains et la ville de Cannes ne sont pas contre cette solution, on peut très bien le faire.

**Jean-Marc ILLES**

Je vais compléter. Il faut voir que l'on va à l'enquête publique sur les éléments structurants. Ce type de modification peut être revu après à la DUP. Pour nous, c'est pareil. Après, il y a peut-être le point sur la charge des véhicules de secours par rapport à la dalle. Comme on a réduit l'épaisseur de la dalle pour pouvoir la prolonger, elle est peut-être moins résistante. Pour moi, ce type de variante peut être modifié après la DUP, dans la discussion avec les riverains. Par contre, cela ne peut se faire qu'à l'amiable avec un accord entre les personnes. On peut l'examiner, mais il faudrait un consensus avec l'ensemble des riverains, et pas uniquement les habitants du Kerkyra, parce que ceux du Vélès Plage seraient également concernés. Dans tous les cas, Montmajour ne l'est pas. Ce sont uniquement le Kerkyra et le Vélès Plage. Est-ce bien cela, Robert ?

**Robert POLICHT**

Oui, et il y aurait aussi deux autres résidences, la Villa Canaletto et la villa entre le Kerkyra et la Villa Canaletto, dont j'ai oublié le nom.

**Jean-Marc ILLES**

C'est un exemple de sujet typique. Je pense qu'on va plutôt le présenter comme cela à l'enquête publique. Si pendant l'enquête publique il y avait des demandes de modification et qu'elles étaient majoritaires, cela pourrait faire partie des évolutions pendant l'enquête publique.

**Jean-Raphaël DE PELAGEY**

Ce sera important pour cette prise en compte. C'est entendu.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je propose une dernière question, puisqu'une dernière intervention est demandée par Orion AZZIS. On passera ensuite la parole à Jean-Marc ILLES pour clôturer la réunion. Il est 22 heures 45. Monsieur AZZIS, activez votre micro. C'est bon. On vous entend.

**Orion AZZIS**

Je vous remercie pour cette deuxième intention de parole. Je viens tout à fait en support aux usagers de la ligne Cannes-Grasse, parce que je l'ai utilisée. Je ne l'utilise plus, mais j'aurais aimé encore l'utiliser. Je vois ici le département 06 comme une très grande faiblesse à l'accès à l'arrière-pays. L'accès à l'arrière-pays n'est pas seulement Cannes-Grasse. Il est aussi Sophia-Antipolis. Je vais me tromper, mais on a plus de 10 000 travailleurs, peut-être 100 000, pour qui le seul réseau qui existe aujourd'hui est un réseau de bus sous-utilisé et énormément de voitures. Je compare cela aussi maintenant à Paris. J'en ai parlé tout à l'heure, Paris a un réseau de métro très important, qui est en souterrain pour préserver l'environnement, les bâtiments, et également la qualité de Paris. Qui, à Paris, prend une ligne de métro et traverse toutes les stations sans sortir de son métro et changer de ligne ? Je crois que cela n'existe pas.

Je pense que la solution SNCF est dans le bon sens de maximiser le transport propre, de connecter les régions du 06, qui sont aujourd'hui loin d'être capables de se déplacer en transport en commun. Je pense que la réflexion que je propose à SNCF est d'être aussi dans la globalité du 06, et pas dans la maximisation uniquement de Cannes-Grasse, à vouloir faire en sorte que des gens qui prennent la ligne traversent Cannes-La Bocca à grande vitesse, sans contribuer à Cannes-La Bocca, et sans que les Boccassiens puissent en profiter, comme un arrêt d'autobus, prendre l'arrêt 400 mètres plus loin et en profiter. En même temps, cette gare de Cannes-La Bocca est une porte ouverte vers la mer. Je vous dis qu'elle est magnifique. C'est pour cela que je suis venu acheter ici. Cela m'a coûté beaucoup d'argent. Cela coûtera aussi beaucoup d'argent à la SNCF si elle veut annexer des terrains ici, mais ce n'est pas mon envie de gagner l'argent de la SNCF. J'ai envie de vivre dans un environnement et d'en profiter, et que les gens aussi puissent en profiter. Je vous remercie beaucoup pour cette excellente concertation. La parole a été extrêmement partagée, et j'en ai même abusé. Merci à vous. Bonne soirée.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci.

### **Jean-Marc ILLES**

Juste pour vous répondre, il y a effectivement 40 000 travailleurs à Sophia. Vous avez raison, c'est très important. C'est la phase 3 du projet qui prévoit une ligne nouvelle Cannes-Nice par Sophia. Il faut faire les deux, à la fois conforter la zone littorale qui est très urbanisée pour permettre le TER, et on prévoit aussi cette liaison en ligne nouvelle, en tunnel, avec une gare à Sophia, à deux voies, à quais, mais cela fera l'objet d'une nouvelle concertation. Il y aura aussi des opposants et des riverains qui ne seront pas d'accord, notamment du côté de Valbonne, probablement. Cela fait partie aussi du sujet, mais on a bien ce projet en tête. Cela étant, il ne fait pas partie de l'enquête publique.

Sur la gare, il y aura bien une gare à Cannes-La Bocca, mais elle sera à Cannes Marchandises, un peu plus loin que la gare actuelle. Il y aura toujours cette possibilité de prendre le train à Cannes-La Bocca, mais sur le site de Cannes Marchandises.

Stéphane, je pense que l'on va passer peut-être à la conclusion, s'il n'y a pas d'autres questions.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Oui, sur les suites de la séance.

# LES SUITES

## Jean-Marc ILLES

Une synthèse de la réunion publique d'aujourd'hui sera déposée sur le site. Il y aura le bilan de la concertation globale, c'est-à-dire sur les cinq zones de concertation, sur celles que l'on a faites en décembre, les deux dans le Var, plus celle justement de la gare de Cannes-La Bocca en décembre, que l'on a déjà faite, celle de mars qui concerne cinq zones sur Marseille et la zone de la bifurcation. Un bilan de la concertation sera fait courant mai. Il y aura une synthèse pour le Comité de pilotage en avril/mai. On fera des propositions d'évolution. On prendra en considération, c'est-à-dire que l'on prendra au sérieux ce qui a été dit. On va monter un dossier d'enquête, ce qui représente un très gros travail de production. Comme on l'a déjà dit, le moment décisif, le moment charnière est l'enquête publique où vous pourrez de nouveau vous exprimer, mais ce ne sera pas sur un projet définitif.

Comme je vous l'ai dit, le projet peut encore changer jusqu'à sa réalisation. On est en phase 2, sur des travaux entre 2027 et 2032, ce qui n'est pas demain non plus. Même quand les entreprises sont désignées, le projet peut encore être amélioré. C'est la vraie vie des projets. Il y a les papiers, les instances, mais après, la concertation continue. Il y a quand même un élément décisif de la concertation qui sera l'enquête publique de ces fameux commissaires enquêteurs. On espère la faire fin décembre 2021, tout début janvier 2022, avant les élections présidentielles. C'est vraiment notre objectif, et je crois aussi que c'est celui de nos financeurs.

Je voulais vous remercier pour les échanges, pour la qualité de vos interventions, pour la défense de vos intérêts, ce qui est bien normal. Je voulais remercier aussi le SID pour son travail de mobilisation et pour la proposition qu'il a faite, même si vous avez compris ma position. Je voulais remercier la ville de Cannes avec qui l'on travaille de manière assez remarquable, extrêmement technique. Le niveau de technicité dans lequel on rentre est assez remarquable. Il est très concret. C'est vraiment un plaisir de travailler dans cette zone. Même si l'on sait que l'on a des sujets à traiter, on essaie de les traiter, mais il y a vraiment un dialogue de haut niveau et cela fait vraiment plaisir. C'est aussi pour cela que l'on s'est investi, pour donner un maximum de réponse. J'espère que l'on a essayé d'apporter des éclairages et d'améliorer, quand c'était possible.

Je vous remercie. Bonne soirée à tous et à bientôt.

## Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Pour celles et ceux qui souhaitent encore contribuer, il reste une quinzaine de jours avant la fin de la concertation publique. Vous avez différents moyens à votre disposition pour éventuellement compléter les échanges de ce soir où ceux que vous avez pu avoir lors des permanences. Merci. À bientôt.

*La réunion se termine à 22 heures 53.*