

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REPONSE AUX QUESTIONS POSEES PAR LE SID A L'ANALYSE DU LIVRET DE CONCERTATION

DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

VERSION 01 DU 21/04/21

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



La présente note présente les réponses apportées par SNCF Réseau aux questions posées par le SID dans son analyse du livret de concertation.

PAGES 1 ET 27 DU LIVRET DE CONCERTATION

Remarques et demandes du SID :

La concertation 2019 n'avait pas bénéficié de cette qualité empêchant la participation d'un grand nombre de personnes malgré l'effort de réunion publique organisée par le SID. Les effets de la crise sanitaire méritent d'être pris en compte dans cette concertation en cours afin qu'elle s'étende jusqu'à la fin du mois d'avril 2021 au moins.

Le SID demande une prolongation de la concertation.

1) La prolongation de la concertation jusqu'au 30 avril 2021 au regard de la période de confinement que nous vivons, et de la précédente concertation 2020 où vous nous avez accordé un délai supplémentaire de 11 jours (31 décembre 2020). Cela me semble ne pas déranger le calendrier arrangé des poursuites des opérations (réunion du COPIL).

2) Nous vous demandons la potentielle organisation le mercredi 14 ou jeudi 15 avril dans les mêmes conditions que celle du 31 mars, d'une seconde réunion publique en distancielle. Nous en assurerons la même promotion sur le terrain en vue d'une participation plus importante du public boccassien et de son bassin de vie. "

Réponse de SNCF Réseau :

Comme indiqué dans le mail du 14 avril 2021, SNCF Réseau confirme par sa décision l'avis du Garant de la concertation, exprimé dans son mail du 12 avril 2021, de ne pas prolonger la concertation.

Pour rappel, le mail du Garant de la Concertation :

« En tant que garant de la concertation, je dois effectivement veiller à ce que le public dispose de « délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions », comme le précise l'article L120-1 du code de l'environnement. Les délais accordés au public pour se prononcer sur le projet d'aménagement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse à La Bocca respectent ce principe. Par exemple, le livret présentant les nouvelles propositions du maître d'ouvrage a été disponible sur le site internet de la concertation le 5 mars dernier. La participation à la réunion publique du 31 mars et aux permanences de nombreuses personnes ayant formulé des questions précises ou présenté des avis argumentés confirme ce point.

Il ne fait pas non plus oublier que cette concertation a pour objet de compléter celle de 2019, qui avait duré plusieurs mois. A l'issue de cette précédente concertation, le garant n'avait pas constaté d'insuffisances qui auraient concerné cette partie du projet, tout en recommandant un approfondissement de l'information du public sur les incidences en matière de bruit. Cette information a été faite.

En ce qui concerne les modalités de la concertation, la participation à la réunion publique du 31 mars a été élevée, plus de 100 personnes. Cette réunion était ouverte à toute personne qui le souhaitait. Tous les participants qui l'ont souhaité ont pu s'exprimer comme je l'ai moi-même constaté, et la durée totale de la réunion a dépassé 4 heures. Le dispositif prévu, à la demande du garant, pour permettre la participation des personnes n'ayant pas accès aux modes d'expression numériques, a correctement fonctionné : selon SNCF Réseau, 53 personnes ont été accueillies au cours des 8 demies-journées de permanence, et aucune demande d'envoi de livrets sous forme papier n'a été refusée. Je ne dispose donc pas, en tant que garant, d'éléments objectifs qui me permettraient d'intervenir auprès du maître d'ouvrage afin de demander une prolongation de l'actuelle période de concertation ou l'organisation en urgence d'une nouvelles réunion. »

PAGE 4 DU LIVRET DE CONCERTATION

Remarques du SID :

La proposition alternative du SID permet une économie majeure aux partenaires du projet complet LNPCA sur la phase 2. Ainsi il permet d'assurer la continuité des phases suivantes et surtout d'anticiper leurs mises en œuvre.

Le projet alternatif du SID n'implique pas un phasage aussi long des travaux : impacts et nuisances sur 5 ans. Il permet, dès la disponibilité des emprises du SICASIL, de démarrer les travaux de la nouvelle gare TER pré-TGV sur le site de Cannes Marchandises (Cannes La Bocca - Saint Cassien).

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau a expliqué, lors de la réunion publique du 31 mars 2021, la non faisabilité de la proposition du SID dans les conditions présentées, notamment pour ce qui concerne l'implantation d'un quai sur la ligne Cannes-Grasse et la création d'un évitement dynamique de 600 mètres sur la zone de l'EP CAAT.

Au-delà de l'infaisabilité technique, SNCF réseau a également expliqué que la proposition du SID, en ce qu'elle renverrait des usagers du train vers la route, aurait un bilan socio-économique négatif.

La réponse complète à la proposition du SID est disponible sur le site internet de la LNPCA.

PAGE 5 DU LIVRET DE CONCERTATION

Remarque et question SID :

Le déploiement de l'ERTMS N2 sur la section Grasse-Cannes de la ligne Marseille - Vintimille est un enjeu majeur de consolidation du projet LNPCA qui vise à fortement améliorer le trafic sur la région Sud et particulièrement dans les Alpes Maritimes. Comment garantissez-vous cette disponibilité anticipée?

Réponse de SNCF Réseau :

La conception du projet LNPCA prend en compte la mise en œuvre au préalable de l'ERTMS. Ce projet est en référence socio-économique de LNPCA et est au stade des études de niveau « PROJET ».

Remarque SID :

Comme la solution alternative du SID le propose, il est parfaitement possible de faire du passage de quai à quai comme en gare de Nice-Ville pour la ligne Nice <=> Breil sur Roya - Cuneo (Train des Merveilles).

Réponse de SNCF Réseau :

L'implantation du quai en gare de La Bocca n'est pas possible du fait des règles de signalisation ferroviaire. En effet, le signal de protection de la bifurcation se retrouverait au milieu du quai. Cela conduirait à bloquer la circulation sur la ligne Marseille-Vintimille dès qu'un train arriverait depuis Grasse à La Bocca, aggravant la situation actuelle de manière inacceptable. Pour éviter les blocages sur la ligne Marseille-Vintimille, le quai devrait être implanté en amont du signal de protection de la bifurcation, soit en partie sous l'ouvrage du pont de l'avenue Francis Toner.

De plus, 95% des usagers de la ligne Cannes-Grasse vont au-delà du quartier de la Bocca, avec 25% pour la gare de Cannes Ville et 70 % pour les gares à l'est de Cannes, principalement les gares de Nice. Un terminus en gare actuel de Cannes La Bocca pénaliserait donc 95% des usagers de la ligne Cannes Grasse, en rallongeant leur temps de parcours. Les temps de parcours sont des facteurs déterminant dans le choix du mode de transport des voyageurs ; une augmentation entraîne inéluctablement un report vers d'autres modes de transport et donc une baisse de la fréquentation du train, ce qui est l'objectif contraire de celui visé par le projet.

PAGE 6 DU LIVRET DE CONCERTATION

Question du SID :

Compte tenu de cette prévision de doublement de trafic, pourquoi aucune mesure de réduction sonore n'est proposée?

Réponse de SNCF Réseau :

L'augmentation de l'offre de trains à l'horizon de la phase 2 est de 50 % environ par rapport à la situation actuelle.

Comme présenté en page 23 du livret support de concertation, les études et modélisations acoustiques réalisées montrent qu'à l'horizon du projet LNPCA, les niveaux de bruit vont globalement diminuer sur le secteur.

Cette baisse s'explique par le remplacement des trains Corail par des trains plus récents et moins bruyants et par le remplacement progressif des systèmes de freinage en fonte des wagons des trains de fret par des matériaux composites.

Cette baisse s'explique également, le long de l'axe Marseille-Vintimille, par le passage de tous les trains voyageurs en provenance de Marseille et en direction de Nice dans la troisième voie, réalisée en tranchée.

Par ailleurs, les mesures de réduction sonore se traduisent par la mise en œuvre de murs de protection acoustique de 3 à 4 mètres de hauteur, pouvant constituer un obstacle visuelle pour les riverains des niveaux inférieurs des propriétés voisines. Ces mesures sont écartées pour préserver la vue mer, d'autant plus si elles ne sont pas justifiées d'un point de vue acoustique.

PAGE 7 DU LIVRET DE CONCERTATION

Demande du SID :

La gestion très faible (trop tard, erronée, absente, parcellaire) de l'information en gare, par téléphone et sur internet (SIV: Service Information Voyageur) doit être absolument améliorée dans le projet LNPCA pour assurer de la fidélisation des usagers et de la crédibilité de la SNCF.

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet LNPCA prévoit d'améliorer l'information voyageurs en gare. En effet, le système d'information voyageurs sera remis à niveau dans le cadre de réfection des quais et l'aménagement des gares.

Demande du SID :

Le SID au nom des boccassiens demande l'ajout de cette rubrique dans le projet LNPCA.

Réponse de SNCF Réseau :

La demande n'a pas été comprise.

Question du SID :

A noter que l'amélioration de l'année 2017 qui a interrompu le service 1 an au lieu de 6 mois prévus et a causé divisé par 2 la fréquentation des usagers.

Les investissements lourds évoqués pour cette amélioration étaient de l'ordre de 39 Millions d'euros. Avec actuellement une prévision de 113 Millions d'euros et 5 ans de travaux, quelle estimation de risque (financier, temporel) voyez-vous par rapport à votre prédiction ?

Réponse de SNCF Réseau :

La durée globale des travaux sur le secteur de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse est estimée entre 3 et 4 ans au total, incluant les phases préparatoires au démarrage des travaux et les phases de tests et de mise en service. Néanmoins, cela ne signifie absolument pas que la ligne Cannes-Grasse sera fermée en totalité durant cette période. Cette fermeture, estimée à un an maximum, pourra être réduite selon les options de phasage des travaux qui seront retenues.

Le risque de perte de voyageurs lié à la fermeture de la ligne est bien pris en considération et le retour d'expérience des travaux de 2017 conduira à minimiser la durée de fermeture.

PAGE 8 DU LIVRET DE CONCERTATION

Demandes du SID :

Le choix de la variante n'a pas été suffisamment pesé avec les propriétés du périmètre d'impact du projet de bifurcation. Raison pour laquelle, beaucoup de leurs résidents s'offusquent du projet. Pendant 1 an la communication vers les riverains était absente.

L'équipe projet doit dorénavant être présente régulièrement sur site (pas seulement lors des grandes étapes de concertation) pour partager avec les acteurs locaux (associations, riverains) et tissus socio-économique (santé, hôtellerie, hébergement, école).

Une solution efficace à court terme consisterait à élargir et faciliter l'intégration de représentants dans le collège des acteurs (COLAC).

Réponses de SNCF Réseau :

La concertation complémentaire mise en œuvre en 2021 par SNCF Réseau suite à la concertation de 2019 est une concertation volontaire, non requise par le Garant de la concertation qui avait considéré que la concertation de 2019 avait permis au public de disposer de « délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions », comme le précise l'article L120-1 du code de l'environnement.

Si cette concertation complémentaire est close depuis le 15 avril 2021, le site LNPCA demeure ouvert au public.

Par ailleurs, l'enquête publique permettra au public de s'exprimer largement.

En phase opérationnelle, une cellule sera mise en place afin d'échanger avec les riverains et répondre à leurs questions.

Concernant le COLAC, le SID est bien représenté dans cette instance depuis 2019.

PAGE 9 DU LIVRET DE CONCERTATION

Question du SID :

Quelles mesures et dispositifs de sécurité, sûreté et maintenance sont associés à ce type de tunnel ?

Réponse de SNCF Réseau :

Les mesures et dispositifs de sécurité mise en œuvre dans le cadre de la réalisation de cette voie en tranchée couverte sont les dispositifs réglementaires appliqués à tous types d'ouvrages ferroviaires de type. Un cheminement piéton, doté d'une signalétique ad hoc, est prévu à l'instar de tous les ouvrages de même nature, afin de permettre aux usagers de sortir du tunnel. L'ouvrage sera équipé d'un système de drainage des eaux de ruissellement et d'infiltration ; les débits étant faibles, une pompe de relevage au point bas de l'ouvrage permettra leur évacuation. En outre, SNCF Réseau a demandé au maître d'œuvre la mise en place de capteurs d'alertes en cas de franchissement des seuils d'inondation, afin d'arrêter les trains avant qu'ils ne pénètrent dans les zones inondées. Concernant les risques déraillements et collisions, ils sont évités par les systèmes de sécurité du réseau ferroviaire. Concernant les risques d'incendie, le tunnel subira un traitement anti-feux, le rendant non inflammable.

Question du SID :

Les nuisances sonores de l'aiguillage (mis en place en 2017) au sud de la halte du Bosquet doivent être traitées de manière permanente.

Réponse de SNCF Réseau :

Cet aiguillage au sud de la halte du Bosquet sera supprimé dans le cadre du projet.

Remarque du SID :

Le passage piétons Font de Veyre sous la voie ferroviaire perpendiculairement au boulevard de la Mer et le passage Annick Galera (dans une moindre mesure) sont également impactés par ces mêmes inondations.

Réponse de SNCF Réseau :

Il est à noter que le maintien de ces passages souterrains est demandé par les riverains. SNCF Réseau a prévu dans le cadre du projet de rétablir le passage Galéra sous forme de passerelle.

Remarque du SID :

Les travaux de cet ouvrage hydraulique ont été particulièrement complexes à mettre en œuvre (essai/erreur) avec une pompe de relevage. Son objectif est d'assurer l'évacuation des eaux de pluie et des crues des rus vers la mer. Bref il y a un important risque hydraulique à surveiller, gérer sur Cannes la Bocca et le bas de la Croix des Gardes.

Réponse de SNCF Réseau :

Cette remarque technique est bien prise en compte.

PAGE 10 DU LIVRET DE CONCERTATION

Question du SID :

Ici on lit 430 m (= 300 + 130) et page précédente, on lit 500m. Quelle serait la bonne mesure ? Quelle clarification vers les propriétés feriez-vous ?

Réponse de SNCF Réseau :

La longueur de la tranchée couverte présentée en 2019 était de 300 mètres. Il a été ajouté une longueur supplémentaire de 130 mètres à l'ouest et de 70 mètres à l'est. La longueur totale de la tranchée couverte est donc de 500 mètres environ.

Question du SID :

S'agirait-il d'une acquisition auprès de particulier ? Si oui, avez-vous informé les potentiels impactés ?

Réponse de SNCF Réseau :

Il s'agit d'une occupation temporaire pendant la durée des travaux d'un terrain appartenant à la Ville de Cannes.

Question du SID :

1) La "base travaux" pour le nouveau pont route élargi :

- Quelle serait son installation? Quelles parcelles seraient temporairement annexées?
- Quelle durée d'interruption de trafic Picaud-Tonner serait envisagée?

Réponse de SNCF Réseau :

Les installations chantiers du pont route sont, à ce stade des études, prévues majoritairement dans les emprises ferroviaires SNCF R, avec éventuellement l'occupation des terrains de la ville de Cannes de part et d'autre de cet ouvrage routier.

La circulation sur l'axe Tonner/Picaud sera maintenue pendant toute la durée des travaux. Plusieurs solutions ont été envisagées pour atteindre cet objectif, notamment la réalisation des travaux par demi-ouvrage, qui nécessite la mise en place d'une circulation alternée sur une voie pour permettre les travaux sur la voie fermée, ou le remplacement de l'ouvrage par un ouvrage préfabriqué et ripé lors d'une opération « coup de poing » nécessitant la fermeture du pont pendant une durée limitée de 48 à 72h.

Question du SID :

2) Quelles dispositions seraient mis en œuvre pour assurer la continuité de la vie de la résidence "Les Terrasses de Cannes" (accès voitures, camion de déménagement, voirie, collecte des déchets)?

Réponse de SNCF Réseau :

Les accès à la résidence Les Terrasses de Canne seront maintenus durant toute la durée des travaux.

Question du SID :

3) Quelles dispositions seraient mis en œuvre pour assurer la continuité de la vie et de l'accès à la mer pour les riverains pendant et après les travaux?

Réponse de SNCF Réseau :

Le maintien d'accès à la mer durant les travaux sera étudié lors des études ultérieures.

Question du SID :

4) Que proposeriez vous à ceux qui utilisent au quotidien le passage souterrain (qui relie le boulevard de la Mer à la rue Louis Armand) pendant la durée des travaux? Et assureriez vous sa remise en service à gabarit au moins équivalent à l'issue des travaux?

Réponse de SNCF Réseau :

Le passage souterrain qui relie le boulevard de la Mer à la rue Louis Armand sera rétabli à l'issue des travaux, avec quelques modifications améliorant le confort des piétons

La continuité des franchissements des emprises ferroviaires sera examinée lors des études ultérieures, de manière globale, en prenant en compte l'ensemble des franchissements et en proposant un phasage coordonné de fermeture et de réalisation des nouveaux passages.

Remarque du SID :

La communication au ministère (Dossier ministériel de présentation des enseignements de la concertation 2019) annonce la "voie nouvelle" souterraine au Château de la Mer et non dénivelée. La présentation d'une voie en dénivelé dans le dossier de concertation de 2021 n'est donc pas en conformité. Il est donc obligatoire de proposer une solution en souterrain (= sous terre donc recouverte) au niveau du Château de la Mer.

Réponse de SNCF Réseau :

Dans le dossier ministériel qui est un document informatif du MOA, le mot « souterrain » signifiait sous le niveau du terrain naturel et sous les voies existantes. Sur le plan présenté page 70 du dossier ministériel, tout comme sur les plans et schémas présentés lors des concertations de 2019 et de 2021, cette voie est bien représentée « en surface ».

Comme indiqué lors de la réunion publique du 31 mars 2021, la faisabilité d'une couverture plus ou moins partielle (casquette) de cette voie sera étudiée. Un délai est cependant nécessaire pour une étude sérieuse avant l'enquête publique.

Question du SID :

La passerelle telle qu'évoquée ne permet pas l'accès à la mer. Si elle franchissait le boulevard du Midi, comment envisageriez vous de permettre son emprise sur le trottoir qui semble très étroit (2 personnes seulement peuvent s'y croiser actuellement)?

Réponse de SNCF Réseau :

La passerelle chiffrée dans le projet permet un accès à la mer. Concernant l'espace réduit à cet endroit, la suppression du quai de la gare de La Bocca permettra de libérer une emprise au profit de la ville de Cannes. Dans le cadre de la réalisation de Bocca Cabana les différentes fonctionnalités pourront être réinterrogées.

Remarque du SID :

Il n'est pas envisageable de continuer à défigurer le bord de mer et ce square Morès en créant des hyperstructures. Veuillez intégrer dans votre étude le maintien d'un passage souterrain (au moins identique en gabarit) au sud du parc sachant que la dénivellation de la 3ième ne ferait que commencer.

Réponse de SNCF Réseau :

La possibilité de reconstituer un passage souterrain plus à l'ouest est étudiée.

PAGE 12 DU LIVRET DE CONCERTATION

Question du SID :

Comptez vous bien faire passer de vrais trains dans ce gabarit?

Réponse de SNCF Réseau :

Le gabarit est adapté au passage des trains.

Question du SID :

L'implantation de la voie souterraine créerait naturellement un barrage à l'écoulement naturel au travers des sols. Quelles mesures mettriez vous en œuvre pour en assurer la continuité ?

Réponse de SNCF Réseau :

Ce point sera examiné dans les étapes suivantes du projet, notamment grâce à des données de sol plus précises issues de campagnes de reconnaissance des sols. Toutefois, étant donné la proximité de la mer, et sur la base des premières données collectées, les mouvements d'eau seraient principalement surfaciques et dans une moindre mesure souterraine.

Question du SID :

A la différence de l'alimentation usuelle aérienne de contact des voies ferrées par caténaires , il y a une évolution majeure pour leur enfouissement. Pouvez vous détailler ce point?

Réponse de SNCF Réseau :

Un profil aérien de contact sera mis en œuvre dans le cadre du projet, dans la partie souterraine de la voie nouvelle.

Il s'agit d'un système composé d'une caténaire rigide fixée au plafond de la tranchée couverte, solution qui permet de s'affranchir des câbles de suspension d'une caténaire conventionnelle, et ainsi de réduire la hauteur de l'ouvrage. Ce gain permet de prolonger la section couverte de l'aménagement d'une trentaine de mètres.

PAGE 15 DU LIVRET DE CONCERTATION

Remarque du SID :

Cette proposition est intéressante mais doit être concertée avec les usagers (clinique et résidences à accès routier unique) et les services de sécurité civile.

Réponse de SNCF Réseau :

Effectivement, l'enquête d'utilité publique permettra aux riverains et parties prenantes concernées d'exprimer leur point de vue sur cette proposition.

Question du SID :

Pouvez-vous intégrer dans votre analyse, la capacité de couvrir en partie le terrier entre Mer et Plages, Bel Horizon et riverains au nord ? Cela permettrait d'atténuer les nuisances sonores du train (identifiées les plus élevées) dans le respect des vues des résidences.

Réponse de SNCF Réseau :

Il n'est pas prévu, dans le cadre du projet, de couvrir cette section de voie.

Remarque du SID :

Il manquerait la restitution du portillon.

Réponse de SNCF Réseau :

L'intégralité des portillons sera restitué.

Question du SID :

Que deviendrait le passage piéton Font de Veyre donnant à la mer et à l'arrêt de bus Midi Méridien?

Réponse de SNCF Réseau :

Le passage du Font de Veyre sera reconstitué et élargi.

Question du SID :

Que deviendrait le passage piéton privatif ouvrant sur le passage Annick Galera?

Réponse de SNCF Réseau :

A ce stade, le projet prévoit la reconstitution de ce passage piéton sous forme de passerelle, la nouvelle voie créée étant à cet endroit, trop profonde pour envisager un passage en dessous.

PAGE 16 DU LIVRET DE CONCERTATION

Question du SID :

Lors des inondations du 3 octobre 2015, il a charrié dans son lit, et bien au-delà, différents végétaux obstruant en plusieurs endroits l'écoulement global. Par "chance" il n'y a pas eu conjonction avec un phénomène de type vagues/submersion durant cet épisode alors que c'est très probable. Avez-vous pris en compte ce risque dans le dimensionnement de ce passage de l'eau en "sandwich" entre ce "nouveau" boulevard de la mer et la voie enterrée? Il y a actuellement une lucarne entre le domaine ferroviaire et routier qui peut faire office de soupape.

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet ferroviaire prévoit un agrandissement de la section du passage du Font de Veyre afin de le rendre compatible avec des aménagements en amont et en aval du cours d'eau.

Question du SID :

Le projet doit aussi préserver la hauteur de passage voiture identique à l'actuel. Pouvez-vous détailler la solution envisagée? S'agit-il d'une refonte complète du pont pour permettre l'élargissement du passage au-dessous (voitures/piétons/PMR) et d'accueillir en supérieur les 3 voies ferrées?

Réponse de SNCF Réseau :

Le pont du boulevard Leader sera reconstruit dans sa hauteur actuelle et en étant élargi, de manière à intégrer un cheminement piéton confortable.

Question du SID :

Envisagez-vous bien d'informer très rapidement les propriétés impactées par le projet de la bifurcation?

Réponse de SNCF Réseau :

Les propriétaires seront informés de l'enquête publique.

La concertation ne prévoit pas d'information individuelle, même si, dans un souci de complète information, une distribution de flyers a été organisée en 2021.

Question du SID :

1) Quels seraient les gabarits de redimensionnement du profil local du boulevard de la Mer?

Réponse de SNCF Réseau :

Le boulevard de la Mer serait rétabli dans sa largeur actuelle de 3,60 mètres et aménagé en promenade piétonne et cyclable, carrossable.

Au droit du franchissement du Font de Veyre, plusieurs options sont envisagées; une reconstitution de l'ouvrage bas à l'identique ou le rehaussement du profil pour augmenter la section de passage sous l'ouvrage routier.

Question du SID :

2) A quelle profondeur se situerait la voie ferrée enterrée? Et quelle profondeur de fouille serait nécessaire? Avez-vous déjà entrepris une étude géologique?

Réponse de SNCF Réseau :

Au plus profond, la voie ferrée serait située à 10 mètres sous le niveau du terrain existant, dans le secteur de la traversée du Font de Veyre. La fouille serait réalisée environ deux mètres plus bas pour la mise en œuvre du radier de l'ouvrage.

Les études ont été réalisées par des bureaux d'études expérimentés, composés de spécialistes en ouvrages d'art souterrains, en géologie, en géotechnique et en hydrogéologie, notamment en milieu complexe. A ce stade des études, l'analyse s'est basée sur la bibliographie existante (carte géologique, sondages géotechniques dans le secteur), et sur des visites sur site pour constater la géologie affleurant et la géomorphologie du terrain.

A ce stade, étant donné les incertitudes concernant le sous-sol, qui seront levées dans les phases d'études ultérieures, une approche conservatrice et prudente de l'ouvrage a été retenue : c'est-à-dire que l'ouvrage a été conçu et dimensionné pour prendre en compte les cas de sols les plus défavorables identifiés.

PAGE 17 DU LIVRET DE CONCERTATION

Question du SID :

Prenez vous bien en compte la préservation des palmiers dans le square Morès et à l'Ecole Bocca Parc avec leur proximité du projet de nouvelle voie?

Réponse de SNCF Réseau :

L'environnement voisin du projet a bien été identifié et pris en compte. Dans la mesure du possible, les impacts sur le territoire ont été réduits au plus strict nécessaire. S'ils devaient être impactés par les travaux, les palmiers de l'école et du square Morès seraient replantés.

A noter que les palmiers sont une espèce d'arbre qui peut être facilement replantée.

Question du SID :

2 pins parasols et un platane sur le square Louis Armand. Quel est le devenir dans votre projet des espèces végétales de ce square?

Réponse de SNCF Réseau :

Les pins parasols et le platane du square Louis Armand seront préservés dans le cadre des travaux.

Demande du SID :

Fournissez nous l'inventaire intégral écologique faune et flore du secteur triangulé par :

- Jardin de la Licorne à l'ouest et sud,
- halte du Bosquet au nord ouest jusqu'au bas du parc de la Croix des Gardes au nord est, - Esplanade du Golfe à l'Est,
- les plages au sud (dont la plage du Rochers Rouges, plage du Midi),
- sans oublier la frange maritime et ses espèces marines.

Réponse de SNCF Réseau :

Les résultats des inventaires écologiques seront présentés dans le dossier d'étude d'impact de l'enquête publique.

PAGE 19 DU LIVRET DE CONCERTATION

Remarques du SID :

Comme déjà évoqué, la proposition 2019 stipule une voie souterraine devant le Château de la Mer. Or en 2021, on constate qu'il y aurait une dénivellation uniquement sans recouvrement. Le projet n'est donc pas conforme au dossier ayant servi à la décision du ministère, donc doit être revu.

De plus il y aurait une expropriation sans en avoir informé la copropriété avant le 1er mars 2021.

Comme déjà évoqué, une passerelle n'est pas acceptable.

Réponses de SNCF Réseau :

Comme indiqué précédemment, sur le plan présenté page 70 du dossier ministériel, cette voie est bien représentée « en surface ». La décision ministérielle a été prise sur cette base.

Une bande de terrain de 5 mètres sera à acquérir à la résidence du Château de la Mer, comme indiqué lors de la concertation.

Comme indiqué, la possibilité d'une reconstitution du franchissement sous forme de passage souterrain au niveau du square Morès est étudiée.

PAGE 20 DU LIVRET DE CONCERTATION

Demande et question du SID :

Veuillez mettre à disposition le plan général de coordination de sécurité et protection de la santé. Quel est l'effectif prévisionnel global? et celui de pointe?

Réponses de SNCF Réseau :

Le plan général de coordination de sécurité et de protection de la santé est établi lorsque les entreprises travaux sont désignées, à partir de 2028.

Les effectifs présents sur le chantier seront définis en phase réalisation.

Demande et question du SID :

Reconstruire la passerelle au droit de l'Holiday Inn à neuf serait une très bonne idée si elle pouvait être utilisée par les riverains malgré sa situation d'assise sur chantier? Par ailleurs quels risques pourrait-elle subir lors des fouilles et travaux?

Réponse de SNCF Réseau :

L'utilisation de la passerelle en phase chantier sera étudiée avant et pendant les travaux.

Remarques du SID :

Ce phasage de travaux priverait l'accès à la plage des Rochers Rouges pendant la quasi-totalité de la durée des travaux!! Ce n'est pas acceptable!!

Réponse de SNCF Réseau :

Ce passage pourra être ponctuellement fermé durant une partie des travaux mais pas sur toute leur durée.

PAGE 21 DU LIVRET DE CONCERTATION

Question du SID :

Avez-vous pris connaissance de la "Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain" du 25/03/2009?

Réponse de SNCF Réseau :

Oui.

Question du SID :

1) Les effets de la fermeture d'un an en 2017 ont généré un différé d'atteinte (bien 2 ans) de l'objectif quantitatif escompté du service. Combien de temps (années, mois) sera-t-elle fermée?

Réponse de SNCF Réseau :

Compte tenu des impacts de la fermeture de la ligne Cannes-Grasse, celle-ci, estimée à un an maximum, pourra être réduite selon les options de phasage des travaux qui seront retenues.

Question du SID :

2) La mise en service des navettes de substitution est très louable mais augmente très fortement la durée de parcours pour les usagers (plus de 50 minutes au moins à comparer à moins de 30 minutes). Ceci conjugué à un retour à l'usage de la voiture pour une part des usagers, le temps de parcours en sera allongé et amènerait à la congestion du trafic sur le réseau routier dans les agglomérations du parcours.

Réponse de SNCF Réseau :

Le service de navettes de substitution est un service temporaire mis en place uniquement durant la fermeture possible de la ligne. Il ne s'agit en rien d'un service temporaire.

La description faite de l'effet de la mise en place de la navette de substitution correspond exactement à ce qui se passerait en déconnectant la ligne Cannes Grasse : augmentation des temps de parcours, report vers la voiture, congestion du trafic,...

Question du SID :

3) Vous avez constaté que le plaidoyer des usagers et élus de Mouans-Sartoux est ne pas attendre un seul instant en gare de la Bocca pour faire un quai à quai comme proposé dans la solution alternative du SID. Pensez-vous vraiment qu'il y aurait une adhésion au service de navettes dont l'amplitude et la fréquence sont bien moindres? Nous pensons que les usagers se transfèreraient pour une grande partie sur la voiture (cf Etude cabinet Transmobilités).

Réponse de SNCF Réseau :

Comme indiqué précédemment, les navettes constituent un service de substitution temporaire. Le retour d'expérience de 2017 a montré que celles-ci étaient utilisées.

Questions du SID :

Quelles mesures seraient envisagées pour compenser la discontinuité routière sur le pont Picaud-Tonner-Sainte Marguerite? Qu'en sera-t-il du détournement des services Palm bus (en particulier A, 1, 2, L1, N2, N20) et des itinéraires de liaison des bus de la ligne 200 au dépôt.

Réponse de SNCF Réseau :

La circulation sur l'axe Tonner/Picaud sera maintenue pendant toute la durée des travaux, avec priorité aux transports en commun. Plusieurs solutions ont été envisagées pour atteindre cet objectif, notamment la réalisation des travaux par demi-ouvrage, qui nécessite la mise en place d'une circulation alternée sur une voie pour permettre les travaux sur la voie fermée, ou le remplacement de l'ouvrage par un ouvrage préfabriqué et ripé lors d'une opération « coup de poing » nécessitant la fermeture du pont pendant une durée limitée de 48 à 72h.

Dès lors que cette seconde solution serait retenue, des déviations, avec signalétique, seraient mis en place pour les services Palm Bus et les véhicules particuliers durant la courte période de fermeture.

Remarque du SID :

Les riverains sont demandeurs de déjà faire partie de la concertation et tant mieux si elle devient continue et non plus ponctuelle voire annuelle.

Réponse de SNCF Réseau :

La concertation continue sans garant se poursuivra après la déclaration d'utilité publique.

Question du SID :

Quelle est la nature des clauses environnementales associées à ces marchés?

Réponse de SNCF Réseau :

A ce stade des études, les clauses environnementales ne peuvent être décrites.

Demande du SID :

Les études géotechniques et diagnostics doivent déjà faire partie de la construction du projet afin de consolider le phasage des travaux, leur ampleur et le coût. Cette activité doit être anticipée et faire partie de la concertation courante.

Réponse de SNCF Réseau :

Les études géotechniques détaillées font effectivement partie des entrants des études d'avant-projet, qui seront lancées après l'enquête publique.

PAGE 22 DU LIVRET DE CONCERTATION

Demande du SID :

Une étude sur les nuisances électromagnétiques serait la bienvenue pour assurer du respect des riverains. Des crépitements au voisinage des caténaires attestent d'un très fort champ électrique qui s'atténue que très très faiblement sur la distance. Pour mémoire le projet tenterait de rapprocher le train vers les habitations.

Réponse de SNCF Réseau :

Le niveau de tension, à savoir 25 000 V / 50 hz, demeurera inchangé avec le projet.

Il n'est donc pas prévu d'études sur les nuisances électromagnétiques, le risque étant nul.

Demande du SID :

Les mesures de bruits ont été faites en 2018, il y a maintenant 3 ans. Une seule mesure a été faite en 2020 au pic d'affluence de population. Quelle validité pensez-vous démontrer avec cet état partiel et discutable sans refaire une mise à jour de ces mesures?

D'ailleurs aucune mesure au sud-ouest, sud et sud-est de la zone n'a été faite. Il serait très apprécié d'y ajouter aussi un point de mesure où seraient prévue la coexistence des 4 voies (à proximité d'Alga Marina).

Sachez que beaucoup de modifications ont été entreprises depuis par la ville sur le domaine routier afin de réduire les nuisances sonores du trafic routier.

Réponse de SNCF Réseau :

Des points de mesures acoustiques ont été posés par notre bureau d'étude aux endroits stratégiques en 2018 puis en 2020 permettant à la fois de caler l'ambiance initiale et le modèle acoustique.

Il n'est pas nécessaire, pour qualifier cette ambiance acoustique préexistante de poser ces « micro » au droit de chacune des habitations puisque l'ensemble des données est injecté ensuite dans un modèle numérique pour reconstituer en chaque point les résultats modélisés.

Le détail des études acoustiques sera présenté dans le dossier d'étude d'impact.

PAGE 24 DU LIVRET DE CONCERTATION

Remarque du SID :

113 M euros à ce jour demeure un coût pharaonique comparé à la solution alternative du SID. Bien sûr ce montant résulterait du cumul de gros travaux sur 5 ans au lieu des 6 mois dans la proposition du SID.

Réponse de SNCF Réseau :

La proposition du SID n'ayant pas de faisabilité technique avérée, l'évaluation de son coût n'a pas de réalité objective et ne peut donc être comparé au coût du projet porté par SNCF Réseau.

Ce projet ne prévoit pas 5 ans de travaux, mais entre 3 et 4 ans sur l'ensemble du secteur.

Remarque du SID :

Nous notons que des concertations de 2019 ont permis à des riverains d'améliorer le projet SNCF pour leur jouissance (revendication normale). Nous comprenons que cette concertation 2021 continue son chemin mais mériterait de faire une collecte des requêtes de manière pro-active envers l'ensemble des riverains.

Réponse de SNCF Réseau :

Nous confirmons que la concertation de 2019 a permis d'améliorer le projet.

Un nombre important de demandes formulées lors de la concertation de 2021 font l'objet d'études.

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

