

2.2 NOTE SUR LA GARE DE CANNES MARCHANDISES

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	2
2. LE CHOIX DE LA VARIANTE SICASIL	3
3. ANALYSE DES PROPOSITIONS D'IMPLANTATION ALTERNATIVE DE LA GARE	7
4. INCIDENCES DU PROJET ET MESURES DE REDUCTION DES NUISANCES	9
5. EN SYNTHESE	
14	

1.PREAMBULE

La présente note vise à répondre aux nombreuses questions posées par la Commission d'Enquête sur l'opération de la gare TER Cannes Marchandises :

- La Commission a notamment relevé une forte mobilisation des riverains de la future gare, résidents du Royal Palm et de Cannes Midi, questionnant la légitimité du processus ayant conduit au choix d'implantation de la gare au droit du SICASIL et proposant de déplacer la gare.
- La Commission a également relevé de nombreuses contributions, de la part des deux mêmes résidences, portant sur les nuisances induites par le projet et sur la remise en question de certains aménagements de la gare.

La note présente successivement :

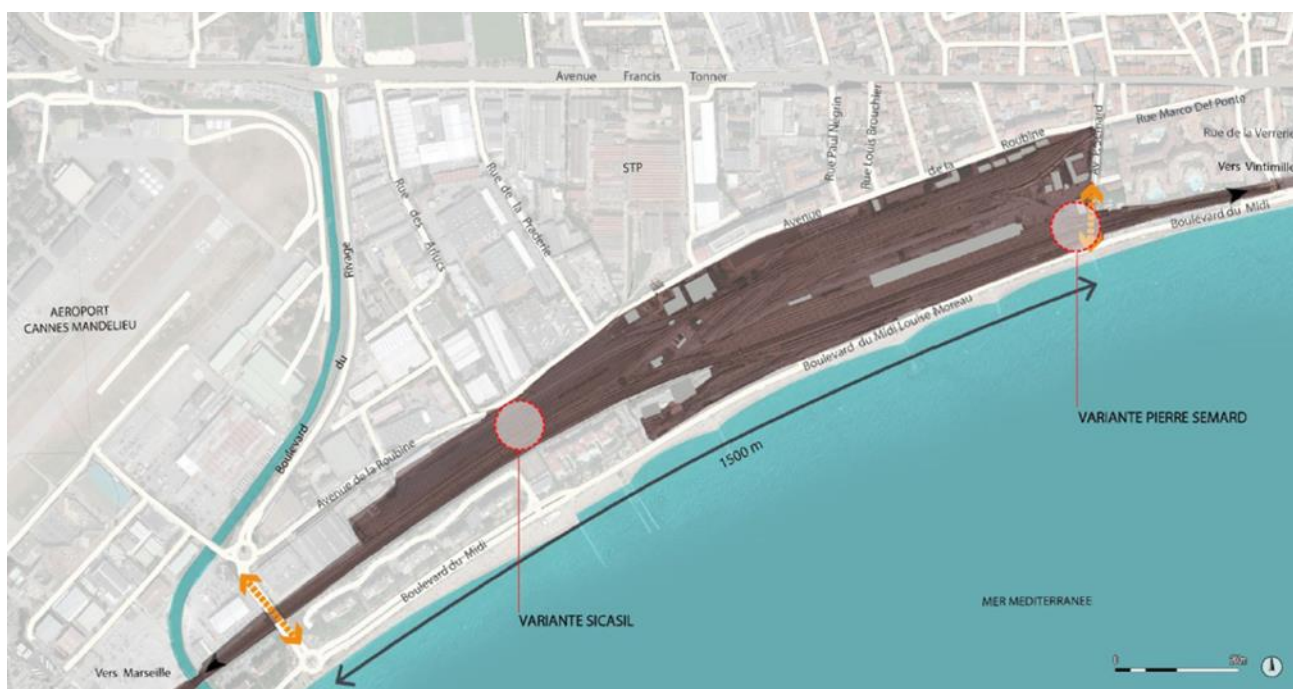
- Les études techniques et le processus de concertation ayant conduit au choix de la variante SICASIL ;
- L'analyse des propositions d'implantations alternatives de la gare ;
- Les incidences du projet et les mesures proposées par le Maître d'Ouvrage pour réduire, compenser, voire améliorer la situation existante.

2. LE CHOIX DE LA VARIANTE SICASIL

Dans le cadre des études d'implantation de la gare de la Bocca, plusieurs variantes ont été analysées et comparées.

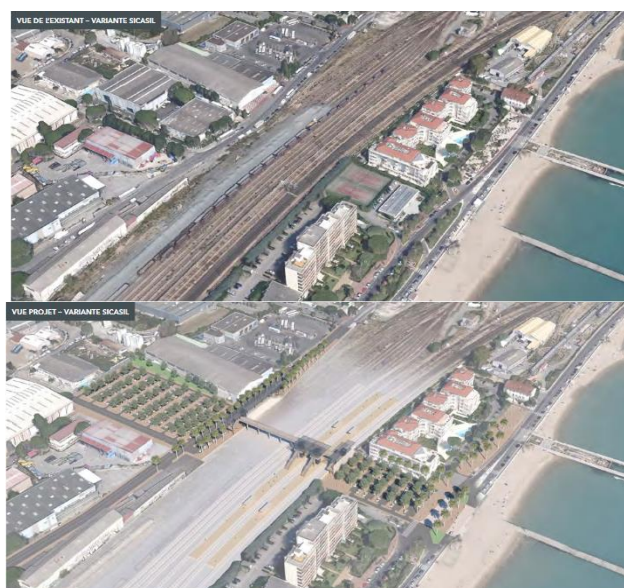
Deux implantations sont apparues possibles :

- Soit à l'extrémité est du faisceau, proche du centre actuel de la Bocca : variante Pierre Sémard,
- Soit au droit du Sicasil, au sud, et de l'avenue des Arlucs, au nord : variante SICASIL.



Variante SICASIL

Elle prévoit d'insérer la gare TER au droit du bâtiment du syndicat des eaux (SICASIL), situé au sud des emprises ferroviaires, et de l'avenue des Arlucs, au nord.



Cette variante s'inscrit à l'ouest du site de Cannes-Marchandises, dans un contexte urbain peu structuré et constitué de bâtiments d'activités en cours de mutation côté nord des emprises ferroviaires.

En interface du site ferroviaire, la Ville de Cannes a engagé plusieurs projets de développement urbains structurants, dont les projets « Bocca Cabana » et « Cannes Bocca Grand Ouest », ce dernier envisageant une restructuration urbaine complète du secteur Roubine/Frayère. La variante SICASIL s'inscrit dans ce projet de développement urbain.

La variante SICASIL est compatible avec le report modal, grâce à l'aménagement d'espaces intermodaux de part et d'autre du faisceau ferroviaire (dépose-minute, parkings, accès piéton et cyclable via une passerelle de franchissement des voies et de desserte des quais).

Cependant, cette variante nécessite de dégager des emprises sur des terrains privés au nord, dans un secteur destiné à être restructuré, ainsi qu'au sud (bâtiment SICASIL et terrains de tennis privés).

Enfin, elle doit composer avec deux enjeux environnementaux majeurs : l'enjeu acoustique, les premiers bâtiments habités étant situés à 30 m des voies principales, et l'enjeu hydraulique, car l'emplacement du futur bâtiment voyageurs et les emprises nécessaires à l'élargissement de la plateforme ferroviaire sont situés en zone inondable. Toutefois, les modélisations acoustiques et hydrauliques ont permis de démontrer que les incidences du projet sur ces deux enjeux sont à relativiser, le projet n'aggravant pas ou peu la situation existante.

Variante Pierre Sépard

Elle prévoit d'insérer la gare TER dans le prolongement de la rue du même nom.

Cette variante s'inscrit à l'extrémité est du site de Cannes-Marchandises et s'intègre dans un contexte urbain structuré, à dominante résidentielle et à proximité du cœur de La Bocca.



La variante Pierre Sépard serait directement connectée au noyau villageois de La Bocca.

Cette proximité est un atout pour la création d'un pôle d'échange multimodal connecté à l'échelle du piéton. En revanche, le site n'est que très difficilement accessible pour les voitures (zone 20 km/h très congestionnée).

Par ailleurs, ce site n'est pas articulé avec les projets de développement de « Cannes Bocca Grand Ouest ».

En ce qui concerne les impacts sur l'environnement, la variante « Pierre Sépard » est située elle-même en zone non inondable, mais les seuls accès au nord sont soumis à des hauteurs d'eau importantes. Il se situerait à 80 m des premiers bâtiments. Pour ce qui est du foncier, la grande majorité des emprises nécessaires à la variante « Pierre Sépard » se situent sur les emprises actuelles de la SNCF.

Enfin, les mouvements techniques de retrait ou de mise à quai des trains seraient plus contraignants du fait de la configuration du site « Pierre Sépard ». Le site de maintenance et de remisage, situé en bord de mer et à l'est de la Résidence Royal Palm, doit être déplacé plus à l'ouest pour se trouver à l'arrière de la gare TER, et serait situé dans le secteur du SICASIL.

Concertation de 2019 portant sur les 2 variantes d'implantation

Les deux variantes « SICASIL » et « Pierre Sémard », ainsi que leur analyse comparative multicritères, ont été présentées à la concertation en 2019 (cf. pièce C2 - Cahier Territoriale de Cannes la Bocca, chapitre 2.2 page 45 et suivantes).

Pour inviter le public à participer à la concertation (ateliers, permanences, registre, réunions publiques, site internet...) et pour l'informer sur le projet, un large dispositif a été mis en place :

- Boitage de flyers
- Communiqué et annonce presse
- Spot radio
- Campagne Facebook géolocalisée
- E-mailing

Le boitage de flyers a rencontré quelques limites compte tenu de l'accès restreint à ces résidences.

Malgré cette absence de flyers, des résidents du Royal Palm ont néanmoins pu s'exprimer durant la concertation ce qui confirme que l'information sur la concertation a bien atteint la copropriété ou en tout cas certains de ses résidents, dont un représentant du conseil syndical.

En 2019, comme à l'occasion de chaque phase de concertation, le garant de la concertation, nommé par la Commission Nationale du Débat Public, a veillé à la bonne information du public et au bon déroulement de la concertation. Dans son rapport du 20 décembre 2019, il indique que "Selon les principaux indicateurs, la participation du public a été bonne."

Avis exprimés lors de la concertation de 2019

Les participants à cette concertation se sont exprimés en faveur de la première variante, au SICASIL. En effet, une très large majorité des avis (70%) s'est exprimée en faveur de cette variante et seulement 15% contre celle-ci.

Les avis exprimés sur la variante SICASIL ont mis en avant les points suivants :

- Bien intégrée à l'environnement et cohérente avec les phases ultérieures du projet (gare TGV au même endroit) et avec le PLU en cours (la gare serait au centre du nouveau quartier, en lien avec les futurs logements, l'université, la Cité des Entreprises et le Multiplexe alors en cours de construction ...)
- Accessible depuis le centre-ville, Thalès, Pégomas, ou encore le bord de mer ;
- Propice à l'intermodalité nord-sud et à la création de parkings ;
- Suffisamment éloignée de la gare du Bosquet pour être complémentaire de celle-ci.
- Permettant une nouvelle traversée ville / plage permise par cette gare, là où aucun franchissement n'existe aujourd'hui.

Concernant la variante « Pierre Sémard », son principal point fort est sa proximité avec le cœur de La Bocca, ses commerces, ses arrêts de bus et la gare existante.

Cependant, cette proximité a également été perçue comme synonyme d'inconvénients : la présence d'une gare proche du centre-ville pourrait engendrer un engorgement du cœur du quartier, que la Ville et la CACPL venaient de refaire entièrement pour l'embellir et le pacifier avec la réalisation d'une énorme « zone de rencontre » limitée à 20 km/h, d'autant que le site est jugé « étriqué » (en cul de sac) et que les accès et le stationnement sont considérés comme étant « difficiles ». En outre, le nombre de riverains de la gare étant important, les nuisances, notamment sonores, impacteraient un plus grand nombre de personnes. Enfin, le centre de la Bocca est déjà également desservi par la halte du Bosquet sur la ligne Cannes-Grasse.

Tenant compte des retours de la concertation, le Comité de Pilotage (préfet + cofinanceurs + MOA) puis la décision ministérielle de 2020 ont donc retenu la variante SICASIL.

3. ANALYSE DES PROPOSITIONS D'IMPLANTATION ALTERNATIVE DE LA GARE

Déplacement des voies et quais de 30 m au nord

Un éloignement des voies et quais d'une distance de 30 m au nord a été évalué. Cette solution présente les inconvénients suivants :

- Un élargissement significatif du remblai ferroviaire en zone inondable ;
- Des impacts fonciers significatifs sur les activités économiques situées au nord-ouest de la gare (Balitrand / Home dépôt / Thalès). En effet, le décalage des voies et quais au nord impliquerait de modifier le tracé des voies sur plusieurs centaines de mètres de part et d'autre de la zone de quais, avant de retrouver le tracé de la ligne existante.
- Des surcoûts énormes.
- Des impacts importants sur les installations ferroviaires du site de Cannes Marchandises, voire la suppression de certaines, toutes ne pouvant être déplacées dans l'espace libéré par le décalage des voies et des quais vers le nord, ce qui crée une infaisabilité d'exploitation pour les services de travaux d'infrastructures et le TER

Le Maître d'ouvrage ne peut donc donner de suite à cette proposition.

Déplacement de la gare vers l'Est

Une implantation de la gare plus à l'est, donc située entre la variante SICASIL et la variante Pierre Sémard :

- Empêcherait une reconstitution satisfaisante du faisceau ferroviaire,
- Obligerait à un déplacement du site de maintenance et de remisage des TER de la zone azurée. Or ce site jouant un rôle indispensable dans le bon fonctionnement du système ferroviaire azuréen, il ne peut pas être délocalisé sans impact significatif sur les performances ferroviaires et sur les coûts de l'opération,
- N'offrirait pas les conditions favorables à l'aménagement de la nouvelle gare en raison de la grande largeur du faisceau ferroviaire.

Par ailleurs, l'emplacement de la variante SICASIL, dans l'alignement de la coulée verte nord-sud prévue par la Ville de Cannes, s'accorde au mieux avec la vision de l'aménagement de la Ville, ce que ne permettrait pas un déplacement de la gare vers l'est.

Le Maître d'ouvrage ne peut donc donner suite à cette proposition.

Suppression du bâtiment voyageurs et de la dépose minute côté sud

L'accès principal à la gare se trouve côté nord, via l'avenue de la Roubine (cf. figure 15 page 21 du CT Bocca). La Ville de Cannes a souhaité la création d'une passerelle "Ville-Ville" permettant le franchissement des emprises ferroviaires, pour réduire l'effet de coupure urbaine actuel créé par la gare marchandises. Elle a souhaité aussi une ouverture de la gare côté sud en lien avec le déploiement du projet Boccacabana.

La suppression de la passerelle de franchissement et d'accès aux quais et du bâtiment voyageurs sud accueillant les services de billetterie irait à l'encontre des projets d'aménagement portés par la ville de Cannes et d'une exploitation performante de la gare.

Enfin, le constat sur d'autres gares existantes est que lorsqu'il existe un accès gare à proximité d'une voirie, sans possibilité de dépose-minute, un phénomène de "stationnement sauvage" s'observe, avec tous les risques que cela peut occasionner pour la sécurité des piétons ou des véhicules. C'est pourquoi, une dépose minute de 5 places a été proposée côté bd du Midi.

Le MOA Gare et Connexions (en accord avec la ville qui souhaite maintenir la transparence du faisceau) ne donne donc pas suite à la demande de supprimer le bâtiment voyageur et la dépose minute côté sud.

4. INCIDENCES DU PROJET ET MESURES DE REDUCTION DES NUISANCES

Propos préliminaire

Les aménagements ont été élaborés afin de garantir l'intégration du projet dans les meilleures conditions et préserver le cadre de vie des riverains. Lors des phases d'études ultérieures, les réflexions sur l'insertion du projet et la définition plus fine des mesures d'insertion se poursuivront en concertation avec les résidents et la Ville de Cannes qui est très attentive à la bonne intégration de la gare dans le milieu urbain.

Nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic ferroviaire

Tel que présenté dans la pièce C – Tome 2 – Cahier Territorial Cannes La Bocca au §4.3.8 p.203 et suivantes :

- Globalement, les évolutions du trafic et les aménagements liés au projet ont un impact non significatif au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure : aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire dans le cadre de cette opération.
- Au droit de la résidence Royal Palm, les habitants bénéficieront d'une baisse significative des niveaux sonores de jour et de nuit, par rapport à la situation actuelle.

Ceci s'explique par :

- Le remplacement du matériel roulant actuel (Corail) par des trains moins bruyants,
- L'arrêt des TER en gare et la réduction de la vitesse de ceux ne s'arrêtant pas. Le bruit augmentant avec la vitesse, cette réduction de la vitesse compensera l'élévation du niveau sonore liée à l'augmentation du trafic ferroviaire.

Conscient de la sensibilité du sujet des nuisances acoustiques pour les populations riveraines, le MOA s'engage à étudier la mise en œuvre de tapis anti vibratiles sous les voies et appareils de voies afin de réduire le risque de perception tactile et auditive des vibrations générées par les circulations ferroviaires. L'implantation de ces tapis sera étudiée précisément lors des phases d'études à venir.

Nuisances sonores liées à la présence de la gare

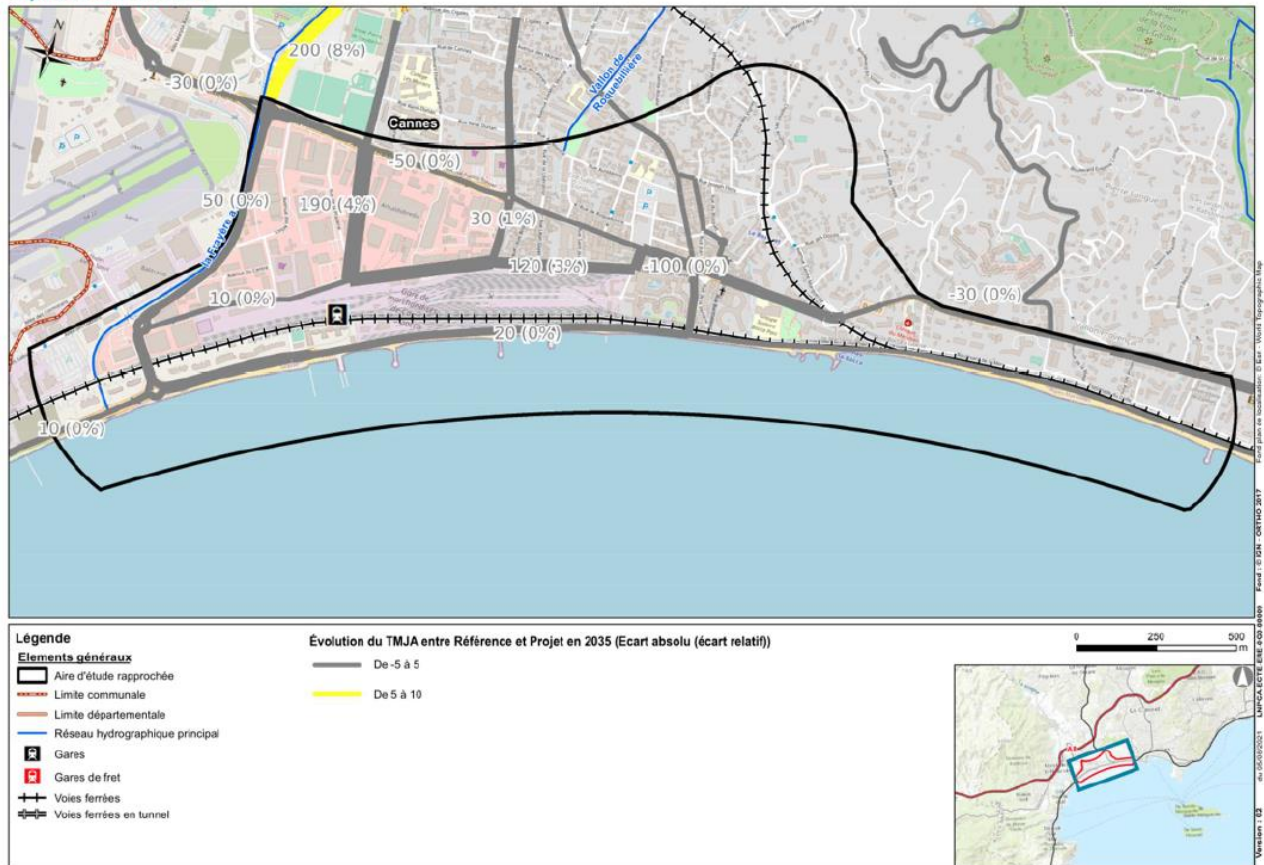
Pour réduire les nuisances sonores liées à la présence de la gare, les mesures suivantes seront mises en place dans et aux abords de la nouvelle gare :

- Installation de haut-parleurs directionnels ;
- Déclenchement des annonces sonores uniquement en cas de présence sur les quais ;
- Réglage du niveau sonore des annonces au niveau de bruit ambiant.

Nuisances liées à la circulation routière

Des études de circulation locale ont été réalisées afin de quantifier l'impact du projet sur la circulation routière dans le périmètre de Cannes la Bocca. Les résultats de ces études sont présentés dans la pièce C - Tome 2 - Cahier Territorial Cannes la Bocca au chapitre 4.3.1 / Circulation, page 169 et suivantes. L'accès à la gare en voiture sera principalement effectué par le nord (avenue de la Roubine).

La dépose des passagers sur le bvd du Midi Louise Moreau, sur lequel n'est pas prévu de parking dédié à la gare, restera quant à elle marginale en volume. En effet, **le flux routier généré par le projet sur le bvd du Midi s'élève à 20 véhicules/jour à la mise en service du projet, en 2035, évolution qui ne sera pas perceptible par les riverains de la gare.**



Écart de flux routiers entre projet et référence 2035 autour de Cannes- la Roubine

Impact paysager

La Ville de Cannes prévoit dans son projet de requalification urbaine l'aménagement de deux coulées vertes, l'une orientée est-ouest le long de l'avenue de la Roubine, l'autre nord-sud du côté impair de l'avenue des Arlucs (cf. Cahier Territorial de la Bocca, pages 59-60 ; 197-198).

Le bâtiment voyageurs de la gare, au nord des voies ferrées, se trouve à l'intersection de ces deux coulées vertes. La passerelle et les bâtiments de la gare au nord et au sud des voies ferrées, situés dans l'alignement de la coulée nord-sud, ont été pensés et concertés avec la Ville de Cannes pour s'accorder au mieux avec la vision d'aménagement de la Ville.

Le maire de Cannes a demandé à SNCF Réseau d'intégrer au mieux la gare dans la vision qu'il porte pour ce quartier, notamment au niveau de la végétalisation des espaces.

Au total, le projet présenté contribuera à augmenter les surfaces végétalisées, avec la création d'e **2 920 m² d'espaces verts.**

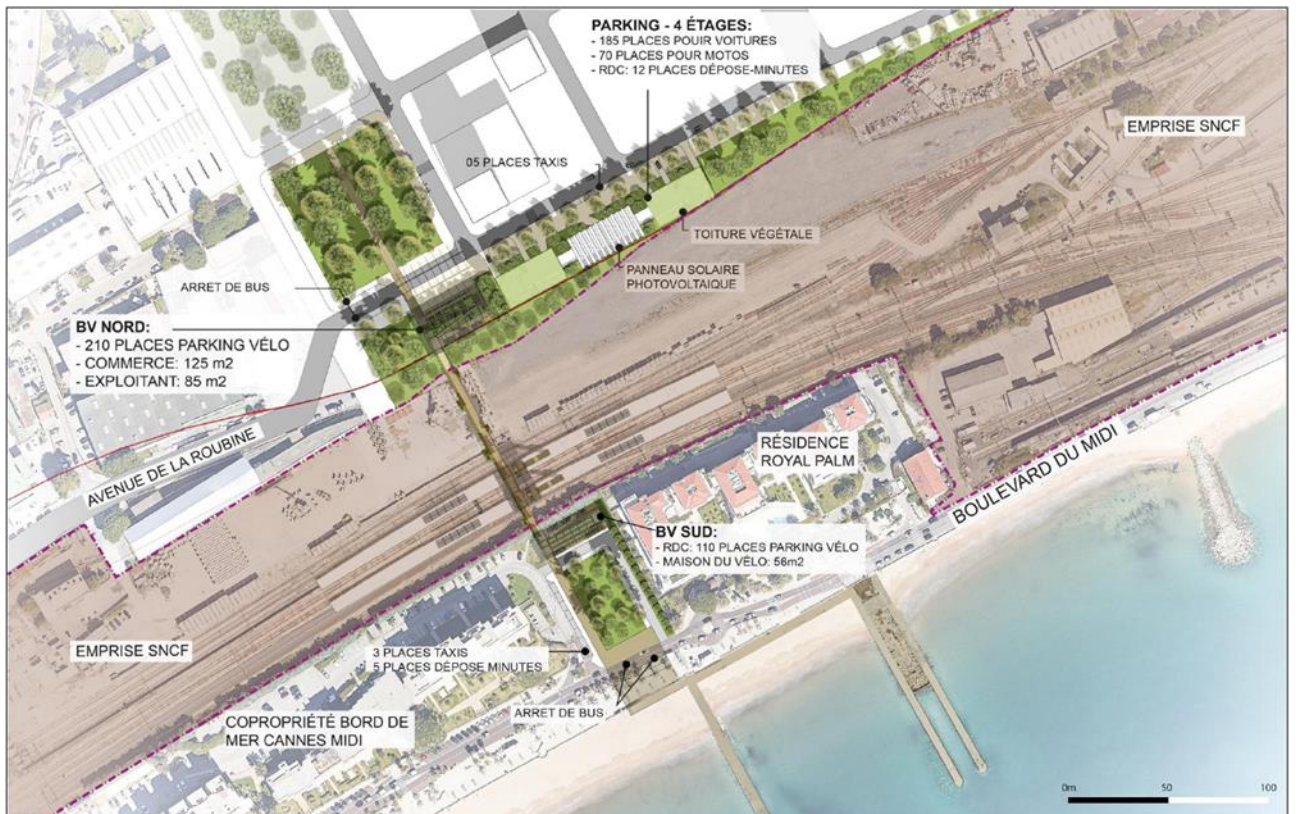


Figure 15 : principes d'insertion et d'organisation du pôle d'échange et de la gare TER de Cannes Marchandise (SNCF Réseau, dossier de concertation, 2020)



Figure 17 : vue 3D de la nouvelle gare TER de Cannes Marchandises (AREP, 2021)



Figure 25 - Gare de Cannes Marchandises - Le site d'implantation future. Etat existant -Source googlemaps



Figure 26 - La gare de Cannes 'Ouest' TER dans sa situation de projet

Pollution atmosphérique

Les circulations ferroviaires émettent de très faibles volumes de poussière ou de polluants dans l'atmosphère, étant donné que la ligne Marseille Vintimille est électrifiée et que les trains circulant sur cette ligne sont à traction électrique. Seuls quelques trains, notamment des trains travaux, peuvent être tractés occasionnellement par une locomotive diesel. Les volumes de poussière ou de polluants sont rapidement dilués dans l'air.

A noter que les poussières issues de l'usure des freins des trains notamment représentent une part très négligeable des poussières émises, loin derrière celles émises par le transport routier, les activités domestiques ou industrielles.

L'augmentation des circulations ferroviaires prévue, par des trains TER ou TGV à traction électrique, n'entraînera pas une augmentation des émissions de poussière ou de polluants significative. L'évolution des flux routiers autour de la gare étant très faible, l'impact sur les volumes d'émission de poussières ou de polluants sera lui aussi très faible.

Pollution lumineuse

Les demandes concernant la pollution lumineuse feront l'objet d'une attention particulière dans les phases d'études ultérieures.

Co-visibilité / protection de la vie privée des voisins

Les inquiétudes concernant la co-visibilité depuis la passerelle feront l'objet d'approfondissements dans les phases d'études ultérieures afin de proposer, en concertation avec les riverains, des adaptations et mesures permettant d'améliorer l'insertion du projet et de réduire la co-visibilité.

Sécurité/ risque d'intrusion

Une clôture, ou mur de délimitation, sera érigée entre la gare et les résidences riveraines afin d'éviter les risques d'intrusions. Une réflexion pourra être menée en concertation avec les riverains dans les étapes ultérieures afin de proposer un aménagement paysager et urbain qui accentue l'effet de coupure entre les immeubles riverains et la gare. En fonction des enjeux identifiés avec les riverains et les représentants des services de maintien de l'ordre public, des mesures spécifiques pourront être identifiées, financées et mises en œuvre avec le concours et l'accord de la municipalité.

Propreté des espaces de la gare et des abords

Les emprises de la gare seront entretenues et un service de nettoyage sera bien entendu assuré pour garantir la propreté de la gare. La propreté des espaces publics autour de la gare, comme celle de tous les espaces publics cannois, relève des compétences de la Ville de Cannes.

5.EN SYNTHÈSE

Si le déplacement de la gare et des modifications substantielles de ses composantes ne sont pas envisageables, le maître d'ouvrage s'engage à réduire au maximum l'ensemble des nuisances qu'elle pourrait générer sur les résidences riveraines et à faire en sorte que son insertion paysagère dans le quartier soit à la hauteur des ambitions portées par la Ville de Cannes.