

09/11/11

**Synthèse du groupe de travail géographique Sophia-Antipolis
N°3**

Date :	9 novembre 2011
Heure :	14h – 18h
Lieu	SYMISA, place Bermont, Sophia Antipolis AUDOLI Jean-Pierre – CCI BOUGEAULT Noëlle – Artelia CHARBONNIAUD Jean-Paul – Association Cagnoise des Grands Plans (ACGP) CONSTANS Joel - Inexia COUSINIE Christiane – Association des Citoyens Laurentins (ACL) DAUMARIE Jean-Claude - Inexia DESCHAINRES Sophie – Mairie de Biot FABRE Caroline – ADAAM FABRE Philippe – Mairie de Roquefort-les-Pins FLATOT Raphaël – Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence FROMENT Jean-Claude – Association de Défense de l'Environnement de Villeneuve Loubet (ADEV) GONTARD Laurence – KFH
Participants (ordre alphabétique)	GOURMANEL Brigitte – Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros (ADHEC) – Gir Maralpin - ASDPV GOUX Jean-Michel – Amis du rail azuréen ICART Jean – Conseil général des Alpes-Maritimes LEVERE Bernard - CCI MARIE Philippe – SITP, Mairie de Cannes MARQUES Pascal – Conseil régional MONTABERT Olivier MULLER Guy - Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur MUSSI Philippe – Mairie de Valbonne, Conseil régional NALLINO Germain – TGV Centre Var NICOLETTI Pascal - CCI PASTOUR Fabien – RFF PERIE Brice – Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis ROLLAND Alain – Conseil Général des Alpes-Maritimes BABY Frédéric BONACOSSA Frédéric – Comité interdépartemental de spéléologie des AM BOYER André – DDTM 06 CARDONA MAESTRO Astrid CARLETTO Christian – Maire de Drap CESARI GEIGER Christine – ADAAM DAUNIS Marc – Maire de Valbonne DUMAS Cécile FERRASSE René - Mairie de Roquefort-les-Pins
Absents	GIRAUD Patrick – Communauté urbaine Nice Côte d'Azur GRANES-RIEU Laure – Mairie de Valbonne JOVER Serge – ADEV – Conseil de développement de la CASA LAFAURIE Marc – Mairie de Saint-Laurent-du-Var LEYDET Jean-Christophe – DREAL PACA MENETRIER Florence – Conservatoire d'espaces naturels du PACA PERNA Noël – Région Verte QUINTON Rémi RODRIGUEZ Sébastien – Jeunes agriculteurs 06 SAURI Eric – Ville de Mougins

En tribune : Fabien Pastour (chargé de projet territorial Alpes-Maritimes RFF), Noëlle Bougeault (Responsable territoriale AMOG – Artelia), Laurence Gontard (Responsable territoriale AMOC)

ORDRE DU JOUR

- Réponses aux attendus exprimés lors des précédents groupes de travail Sophia-Antipolis
- Présentation des fuseaux
- Echanges sur les fuseaux et avis exprimés

La synthèse générale des deux premiers groupes de travail n'ayant pas été présentée en séance, faute de temps, les participants ont été invités à la télécharger sur le site internet. Quelques exemplaires papier ont été mis à disposition.

QUESTIONS POSEES / THEMATIQUES ABORDEES

Questions posées à Jean-Claude Daumarie, directeur du département tunnels d'Inexia :

- Méthode de construction des tunnels (types de matériels et matériaux utilisés)
- Incidence du terrain traversé sur le type de tunnel réalisé
- Réglementation sur la construction des tunnels mono ou bitubes
- Nuisances vibratoires des tunnels sur l'environnement
- Incidence des sols traversés sur la propagation des vibrations
- Impacts du fret sur les vibrations
- Références de création de tunnels en zones habitées
- Spécificités des rails LGV
- Incidence de la présence de nappes phréatiques sur la construction des tunnels
- Types de voies en tunnel
- Incidence de la longueur d'un tunnel sur le type de réalisation en mono ou bitubes
- Taille des têtes de tunnel en fonction du type de tunnel réalisé
- Raisons des problèmes rencontrés par le tunnel de Monte-Carlo

Comparaison entre Nice Aéroport et Nice Saint-Isidore

- Etude des Conseils régional et général sur l'intermodalité entre les Chemins de fer de Provence et Nice Aéroport et sur les conditions de franchissement du Var
- Emplacement du pôle multimodal de Nice Aéroport
- Opportunité de réaliser une liaison ferroviaire sur la rive droite du Var et nécessité d'envisager pour cela une réserve foncière : demande de création d'un groupe de travail thématique sur cette desserte ferroviaire
- Nécessité de la prise en compte des risques d'inondation dans la plaine du Var, et mesures spécifiques envisagées pour y répondre

Fuseaux

- Largeur des fuseaux
- Emprise d'une gare
- Prise en compte des aménagements annexes à la gare (parkings...)
- Emplacement de la sortie de tunnel dans Saint-Laurent-du-Var
- Rampes maximales possibles, en fonction de la vitesse
- Pente nécessaire pour l'insertion d'une tête de tunnel
- Forte sensibilité aux éboulements du vallon d'Eze

- Possibilité de réaliser la gare nouvelle de Monaco au nord de l'existante pour envisager un passage plus au nord
- Connexion, dans tous les fuseaux, de la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes avec la ligne Cannes-Grasse.
- Explication des contraintes de cône d'envol de l'aéroport de Mandelieu, non existantes pour l'aéroport de Nice Côte d'Azur
- Intérêt des passages en surface, même courts, pour faciliter la réalisation
- Largeur des tabliers de ponts et de l'emprise au sol d'une LGV
- Modalités de franchissement du Var
- Rôle de la gare multimodale de Saint-Laurent-du-Var dans le projet
- Intérêt du jumelage avec l'autoroute dans l'Esterel sur le fuseau sud pour réduire de 8 km la distance en tunnel
- Opportunité de traverser les golfs en surface, dans un souci d'intérêt général
- Intérêt de l'augmentation du trafic sur la ligne Cannes-Grasse pour accroître la fréquentation de la ligne et accroître la part des voyageurs ferroviaires rabattus sur la gare Ouest Alpes-Maritimes.
- Impact du report modal avion vers train sur le nombre ou la capacité des vols Nice-Paris.
- Impact de l'offre tarifaire ferroviaire sur le report modal de l'avion.

AVIS EXPRIMES PAR LE GROUPE SUR LES FUSEAUX

- La ville de Valbonne indique que le choix d'un fuseau est conditionné par le choix de la gare Ouest Alpes-Maritimes. Elle constate que les passages indéterminés semblent se situer soit sur des zones naturelles protégées ou des poumons verts du secteur (parc de la Valmasque), soit sur des zones d'urbanisation future (sur son territoire), soit sur des zones à fort enjeu de développement économique (sur Sophia dans le fuseau sud). Elle s'interroge en conséquence sur la faisabilité d'un passage en tunnel entre les gares Ouest Alpes-Maritimes et Nice Aéroport. Elle indique que les fuseaux nord et sud impliquent une desserte de Sophia plus difficile que le fuseau médian.
- Les Amis du Rail sont favorables à l'ensemble des fuseaux proposés entre l'entrée dans le département et le pôle multimodal de Nice Aéroport dont ils confirment l'opportunité. Ils sont opposés à une arrivée à Lingostière, impliquant une rupture de charge.
- L'ADEV confirme que l'objectif de la concertation d'ici fin décembre est de se mettre d'accord sur un fuseau et non sur les modalités de passage, qui seront examinées jusqu'en 2014. L'association propose que la vallée du Loup, sur une longueur de 2 kilomètres, soit traversée en tunnel pour rejoindre Saint-Laurent-du-Var et souhaite un comparatif des coûts entre un passage en aérien et un passage en tunnel de cette zone.
- La CCI ne privilégie pas un fuseau par rapport à un autre et souhaite que le positionnement de la gare Ouest Alpes-Maritimes fasse consensus.
- La ville de Cannes rappelle que la gare de Cannes centre ne peut pas devenir la gare TGV de l'ouest du département. Elle précise que la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes a pour objectif d'offrir une desserte efficace des trois territoires de Cannes, Grasse et Sophia. La gare du fuseau Sud est difficile d'accès, dès lors que la création d'un échangeur autoroutier n'est pas possible, ce qui induit des aménagements routiers conséquents. La gare nouvelle du fuseau médian, située sur le périmètre Nord – Mougins, est adossée à la pénétrante avec trois échangeurs permettant de desservir les différents territoires. Le fuseau Nord implique la traversée de zones difficiles sur le secteur d'Auribeau et si deux diffuseurs sont situés au droit de la gare, celle-ci est jugée trop éloignée des territoires autres que grassois. Le fuseau médian est donc considéré comme le moins impactant et le moins dispendieux, au regard des aménagements routiers.

- M. Olivier Montabert estime qu'il sera plus difficile pour la population, essentiellement basée sur le littoral, d'accéder à une gare située au nord. Il privilégie le fuseau sud qui, grâce au passage en surface dans l'Ésterel, en jumelage avec l'autoroute permettrait de réaliser des économies et dont la gare serait la plus accessible, dès lors qu'un échangeur autoroutier pourrait être créé à proximité.

ATTENTES DU GROUPE POUR LA PROCHAINE REUNION

- Réponse sur la prise en compte du risque inondation au niveau de la traversée du Var et de Nice-Aéroport et les mesures spécifiques envisagées au regard de ce risque
- Réponse sur la largeur du tablier des ponts et la largeur au sol de l'infrastructure
- Réponse sur le nombre de voies à ajouter au passage du Var et sur les modalités de franchissement du Var (création d'un pont-rail supplémentaire...)
- Réponse sur le processus de définition des modalités de sortie de tunnel à Saint-Laurent
- Réponse sur la part d'usagers utilisant la LGV pour des allers retours rapides impliquant l'utilisation de parkings et celle d'usagers effectuent des voyages trop longs pour leur permettre de laisser leur voiture au parking de la gare
- Réponse de M. Jean-Claude Daumarie d'INEXIA sur les nuisances vibratoires et sonores liées au tunnel
- Chiffrage comparatif détaillé des 3 fuseaux si les zones à caractère indéterminé étaient réalisées tout en aérien ou tout en tunnel
- Chiffrage comparatif de la traversée de la plaine du Loup en tunnel et en aérien
- Vérification des zones Natura 2000 prises en compte