

The image features a heart shape formed by a network of silver railway tracks on a bright orange background. The tracks curve and intersect to create the outline of the heart. In the center of the heart, the text 'LGV PACA, le projet de toute une région' is written in white. At the bottom of the image, a blue banner contains the text 'Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.' in white.

LGV PACA,
le projet de
toute une région

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.



Groupe de Travail Ouest Alpes-Maritimes n°2

LGV PACA – Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1

3 octobre 2011



Déroulé de la rencontre

Proposition d'ordre du jour



1. Synthèse des premières sessions des autres GT

2. Rappel et réponses des attendus du groupe de travail

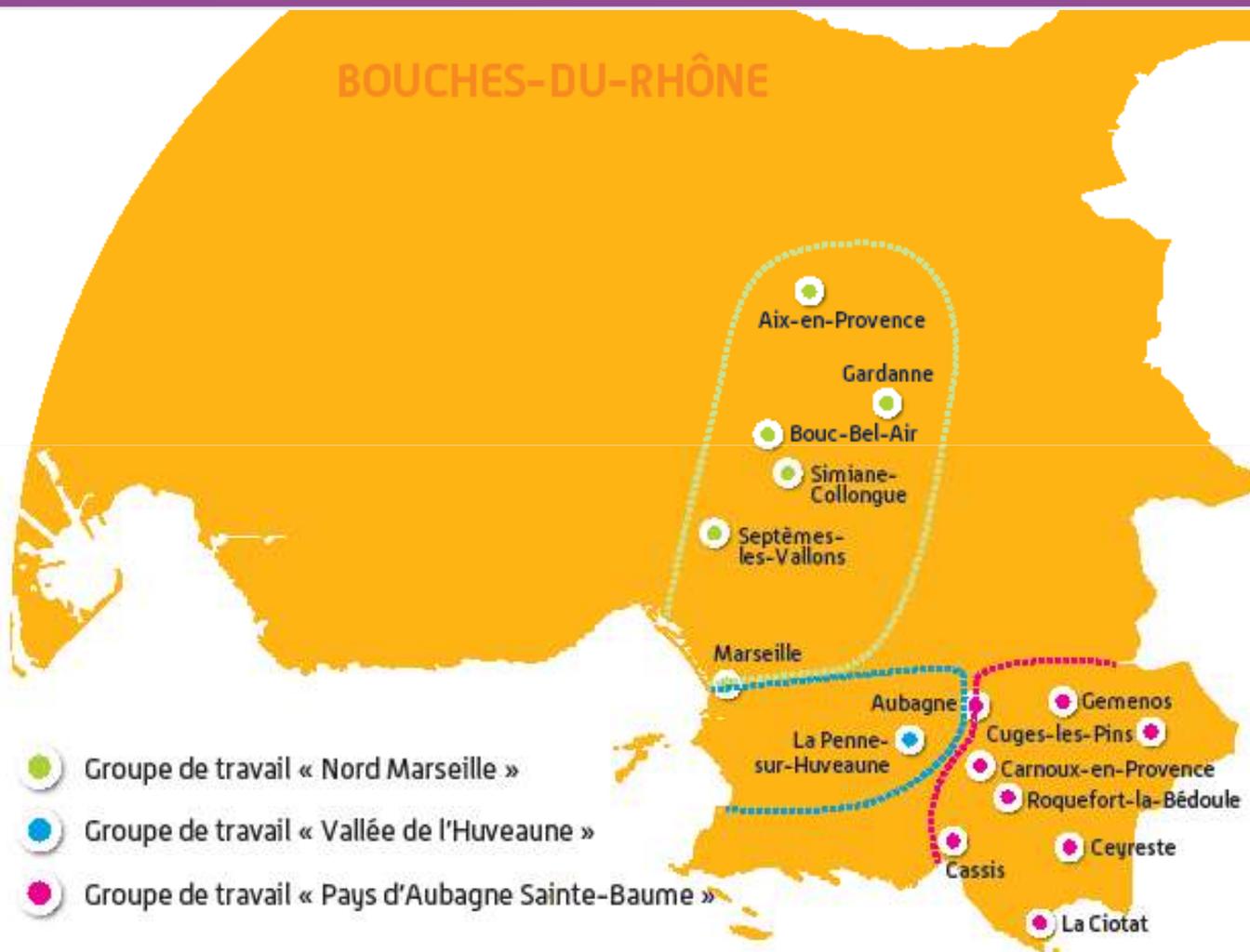
3. Synthèse des avis sur les scénarios pour le CoTer

4. Recueil des observations sur les documents remis

Chapitre 1

Synthèse des premières sessions de travail des autres GT

Demandes complémentaires Bouches du Rhône



Demandes complémentaires Bouches du Rhône

Gares

- Présentation des éléments en faveur du choix Gare (PEM) Marseille-Saint-Charles vs Gare (PEM) Blancarde (cohérence vs Euromed 2).
- Faisabilité d'une gare secondaire TAGV à l'Est de Marseille (La Barasse): cohérence avec le SCOT et impacts sur exploitation/capacité

Capacité, Exploitation et Technique

- Scénario zéro: l'aménagement du réseau classique-hors LGV- pour satisfaire les objectifs de desserte 2023-2040
- Comment la problématique fret est elle intégrée dans les objectifs 2023-2040?
- Desserte Aubagne-Aix en direct via Valdonne ou Blancarde
- Etude quatrième voie Marseille-Aubagne
- Etude d'un passage en tunnel dans la Vallée de l'Huveaune

Demandes complémentaires Bouches du Rhône

Environnement

- Problématiques foncières
- Cumul des nuisances (cartographie et méthodologie de prise en compte)
- Nuisance sonore : point sur la réglementation concernant les devoirs du maître d'ouvrage sur les nouvelles infrastructures (mesures contre le bruit...)
- Plan de prévention des risques technologiques & identification des sites à risques
- Etude hydrogéologique de Cuges-les-Pins
- Continuité de la trame verte Calanques-Sainte Baume
- Gestion des zones inondables de la Vallée de l'Huveaune (surélévation, protection..)

— Demandes complémentaires Bouches du Rhône

Prospective

- Interconnexion avec les transports communs urbains et les plans de déplacements urbains
- Interconnexion LGV/TER, LGV/aéroport, LGV/Port...
- Présentation de la cohérence entre le projet et la prospective territoriale

Scénario / Fuseau

- Etude d'un scénario qui passe sous le plateau de St Cyr, alternatif au passage dans la Vallée de l'Huveaune (sur la base d'un tracé remis par l'association « Vivre à Gémenos » URVN, FNE)

Demands complémentaires Var



— Demandes complémentaires Var

GT Toulon

- Eléments sur les fréquentations attendues selon les différents sites de gares
- Faisabilité d'une gare Toulon surface ou en tranchée entre deux tronçons en tunnel
- Eclairage sur les sites potentiels de gare s'appuyant sur les résultats intermédiaires des études

GT Sillon Permien

- Eclairage sur les emprises d'un doublement de voies, d'une ligne nouvelle
- Eclairage sur des solutions possibles de nombreux petits shunts ou quelques grands shunts
- Enseignements du GT AGRI-VITI

— Demandes complémentaires Var

GT Est-Var

- Avenir de la gare actuelle des Arcs avec une nouvelle gare Est Var
- Des exemples d'insertion d'une LN dans le paysage, retour d'expérience de cicatrisation paysagère
- Un schéma d'une gare mixte TGV-TER pour visualiser l'emprise
- Maillage pour la population locale, prise en compte des besoins des usagers
- Prise en compte des risques inondation et feux de forêt, et des zones de protections type Natura 2000

— Demandes complémentaires Var

GTT VITI-AGRI

- Données AGRI-VITI à compléter (RGA 2010, projet ZAP, sylviculture, base HYDRA, etc...)
- Approche économique des enjeux agricoles et viticoles

Contributions des acteurs du Var

- Groupe varois de réflexion sur LGV PACA : Observations sur les scénarios retenus par le COPIL du 12/07/2011 et proposition d'un scénario optimisé
- Frédéric-Georges Roux: contributions aux Groupes de Travail du Var septembre 2011 - Proposition d'un scénario alternatif et Quel scénario pour Toulon et le Sillon Permien?
- La contribution de M. C. Chesnaud pour l'association « Les Amis du Vieux Revest et du Val d'Ardène », et l'association « Loisirs et Culture ».
- Motion GT Toulon pour une gare Toulon Centre
- Motion GT Sillon permien contre les 4 scénarios

Demandes complémentaires Alpes-Maritimes



Demandes complémentaires Alpes-Maritimes

GT Sophia Antipolis

- Etude de l'incidence de la vitesse sur les temps de parcours Cannes - Nice
- Etude des dessertes d'Antibes et Sophia depuis la gare Ouest Alpes-Maritimes
- Présentation des coûts comparatifs entre une ligne grande vitesse et une ligne mixte fret / voyageurs
- Présentation des infrastructures prise en compte dans l'évaluation des coûts des gares nouvelles
- Présentation de la méthode de calcul des coûts et des marges d'incertitude
- Présentation des dessertes prévisionnelles de Marseille
- Données sur le report modal voiture / train.

— Demandes complémentaires Alpes-Maritimes

GT Nice

- Etude de raccordement des Chemins de Fer de Provence à Nice Aéroport
- Rapports temps de parcours / vitesse / coûts
- Présentation de la desserte de Cannes à partir de la gare Ouest Alpes-Maritimes
- Retours sur les études menées en hydrogéologie / aquifères / urbanisme et sismologie

GT Riviera Paillons

- Etude sur les connexions prévues avec le réseau italien
- Etude d'opportunité de la gare de Nice-Aéroport
- Présentation des aménagements prévus en gares sur le secteur

Chapitre 2

Rappel et réponses des attendus du groupe de travail

Les attendus du GT1 Ouest Alpes Maritimes

1. Etude comparative entre les gares de Cannes et Ouest Alpes Maritimes
2. Intervention d'un expert de la prospective territoriale pour répondre aux questions de développement du territoire
3. Analyse des contributions du groupe
4. Expertise d'une entreprise ferroviaire sur la définition des dessertes, les besoins en matière de gare, ainsi que sur les possibilités en termes d'exploitation de la desserte de Cannes : **le 7/11**
5. Informations sur les circulations exceptionnelles pour desservir Cannes à l'occasion de ses manifestations importantes
6. Présentation des dessertes prévisionnelles journalières : **à discuter le 7/11**

Etude comparative Cannes - OAM

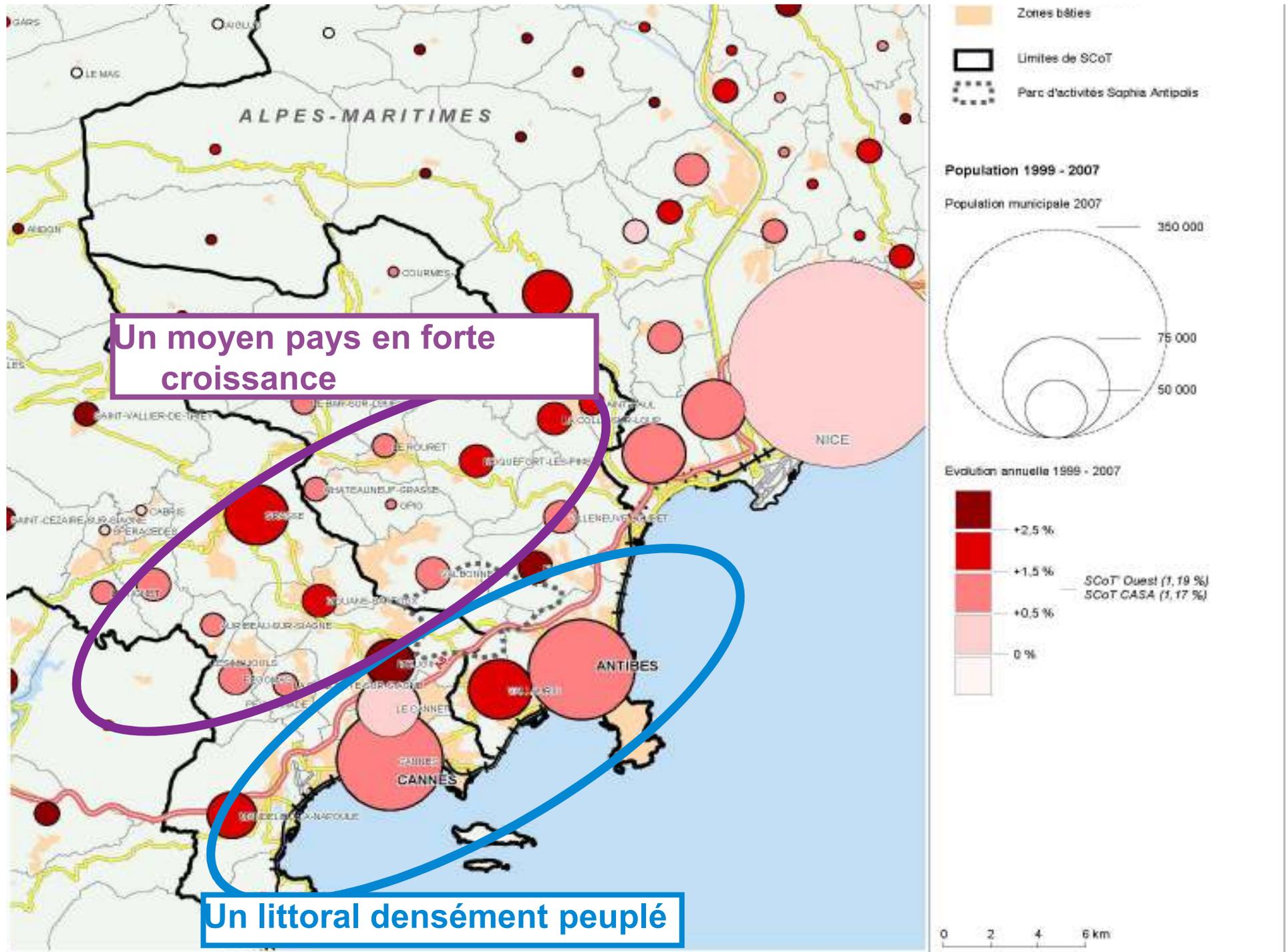
Rappel des **éléments de comparaison** Cannes vs gare nouvelle OAM **déjà communiqués** dans le kit du concertant (fiches secteur):

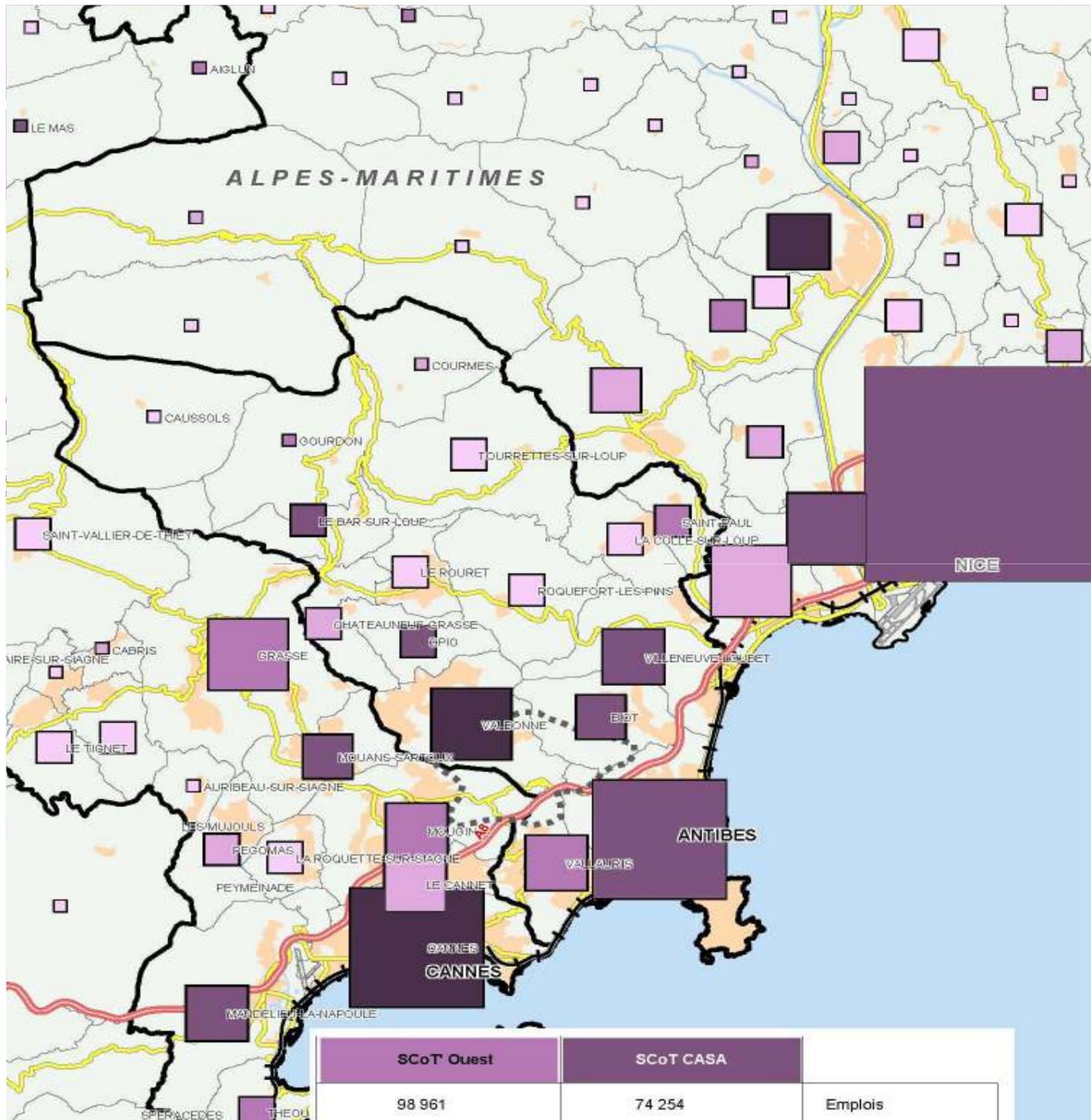
- **Longueur de traversée du secteur et longueur de tunnel estimée**
- **Temps de traversée du secteur**
- **Coût cumulé**
- **Aménagements nécessaires sur le réseau existant**
- **Réticulaires**
- **Atouts et faiblesses**
- **Enjeux territoriaux**
- **Evaluation par analyse multicritères**

Comparaison Cannes Centre / gare Ouest Alpes-Maritimes + Cannes centre

Les deux situations comparées

- **Situation 1 : desserte de Cannes Centre uniquement** (ou de Cannes la Bocca), pas de création de gare dans la moyen pays
- **Situation 2 : création d'une gare sur la ligne Cannes-Grasse** (gare Ouest Alpes-Maritimes) et **desserte conjointe de Cannes centre**

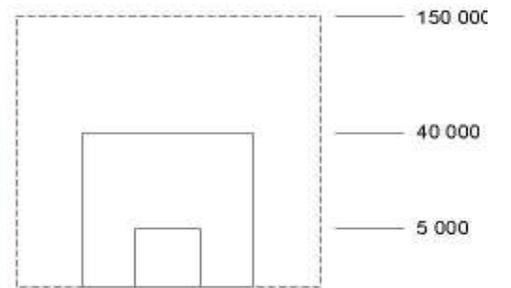




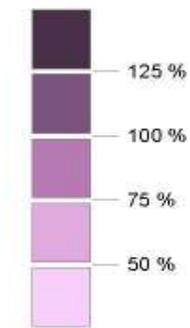
- Réseau hydrographique
- Zones bâties
- Limites de SCoT
- Parc d'activités Sophia Antipolis

Emplois au lieu de travail 2007

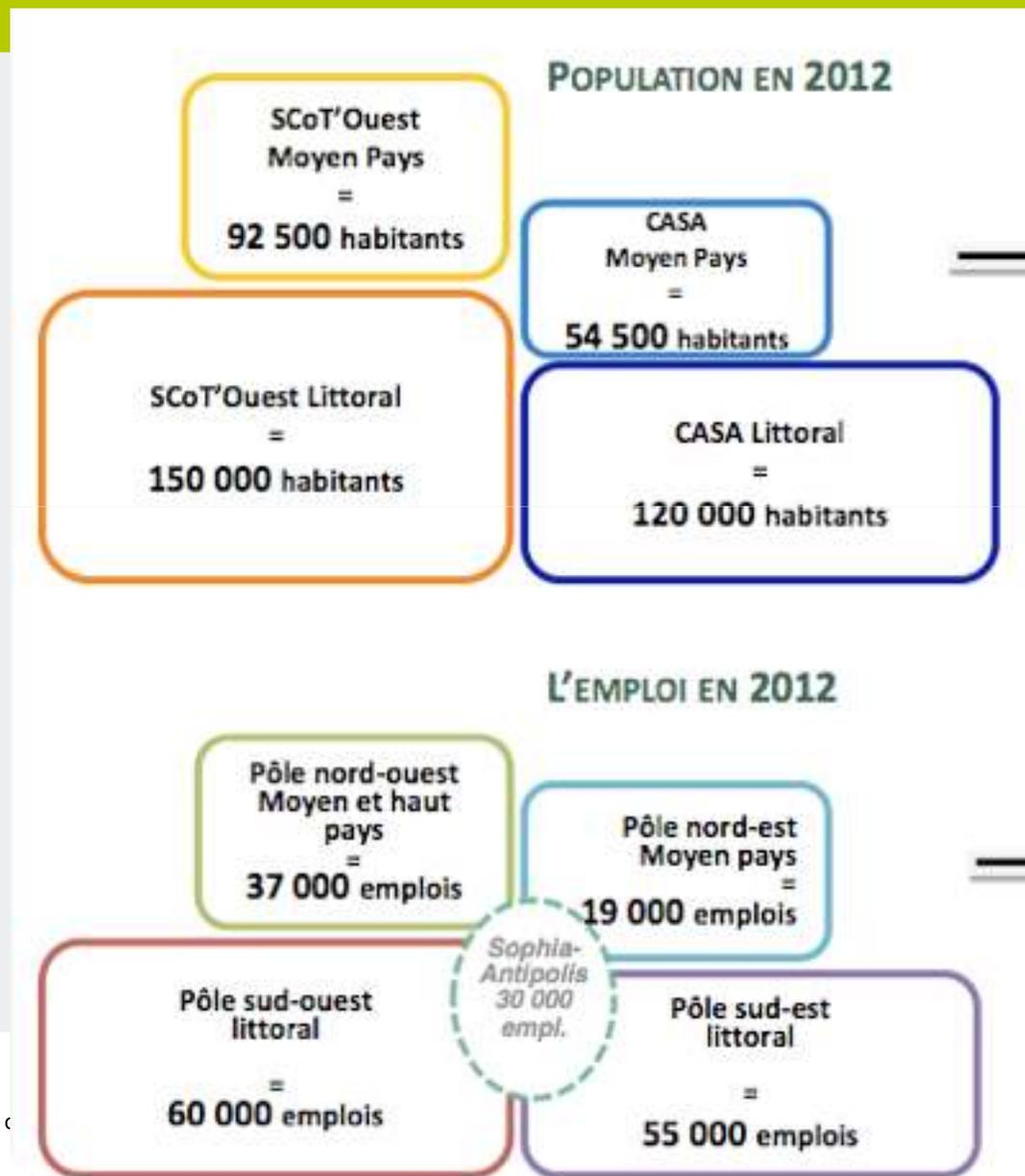
Nombre total d'emplois par commune



Proportion emplois / actifs occupés résidents

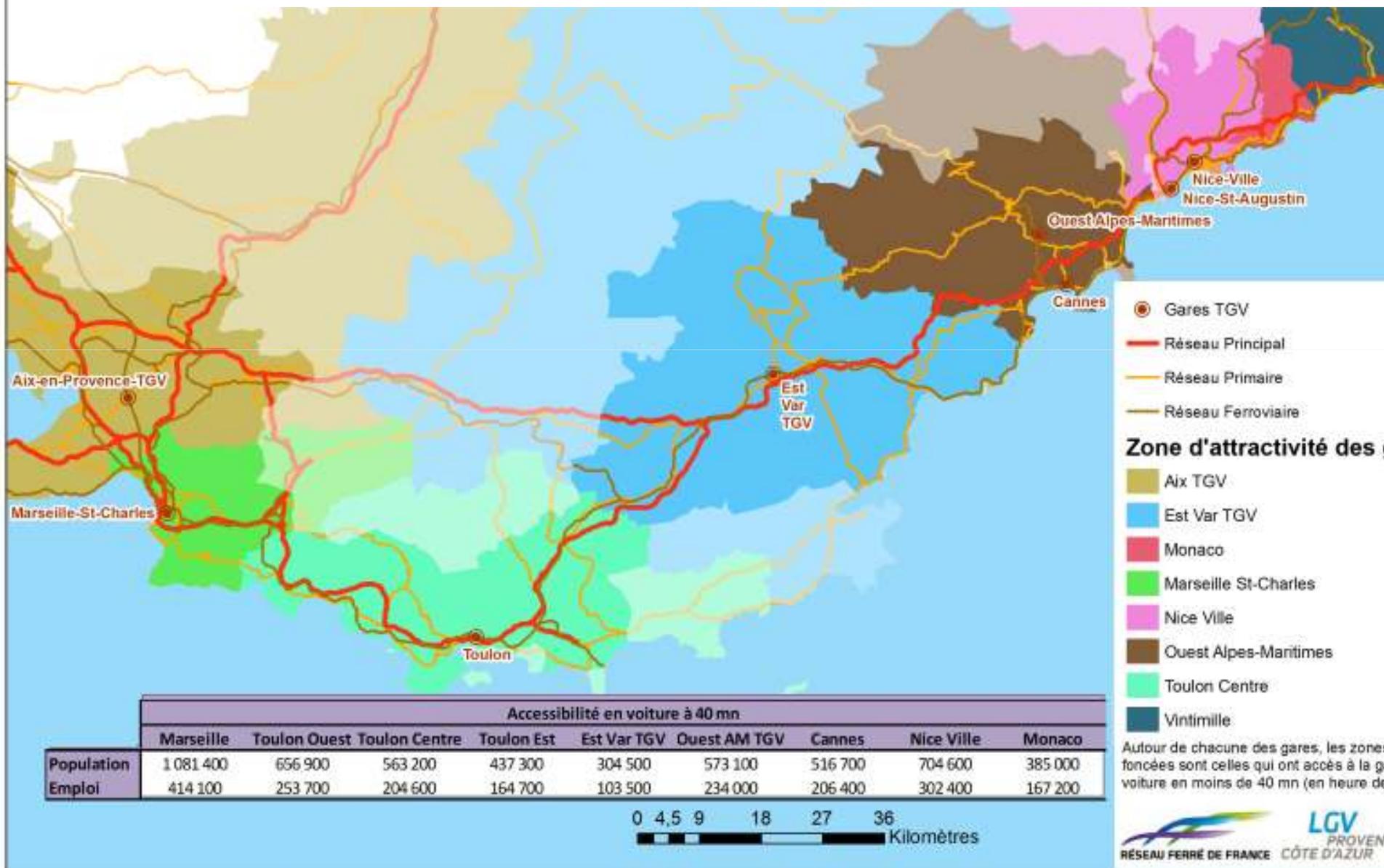


Comparaison Cannes Centre / gare Ouest Alpes-Maritimes + Cannes centre



ZONE DE CHALANDISE DES GARES TGV

⇒ **Nécessité d'avoir une desserte conséquente de l'Ouest des Alpes-Maritimes**



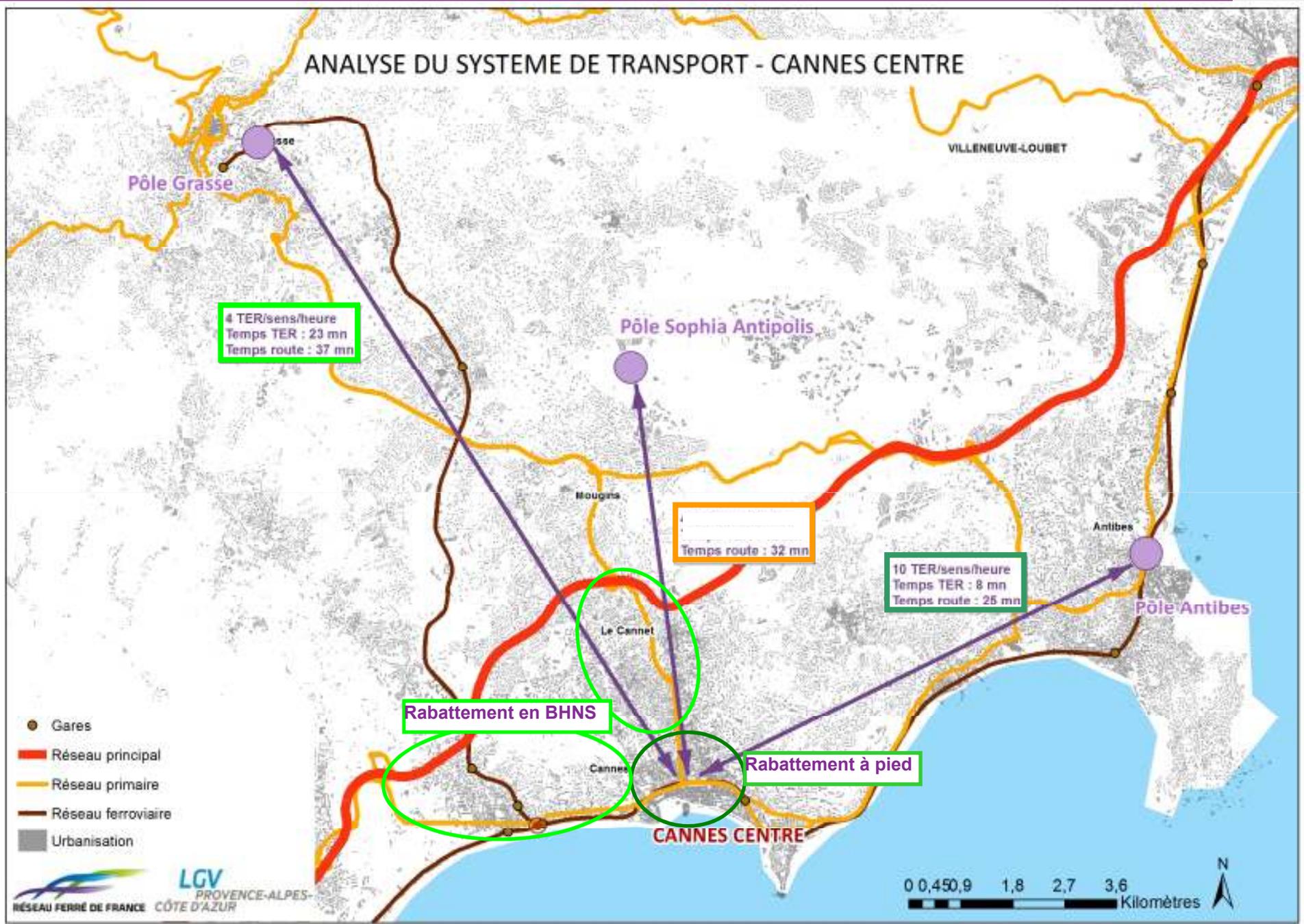
Autour de chacune des gares, les zones foncées sont celles qui ont accès à la gare en voiture en moins de 40 mn (en heure de pointe).

Comparaison Cannes Centre / gare Ouest Alpes-Maritimes + Cannes centre

Les avantages de la solution 1 - Cannes centre (Cannes la Bocca)

- **Aménagement urbain :**
 - Cannes centre : renforcement de la centralité de Cannes
 - Cannes la Bocca : possibilité de créer un quartier de gare autour de la future gare TGV
- **Gare de centre ville : nombre d'emploi et de personnes ayant accès à la gare à pied important** (part modal de rabattement qui pourra être de l'ordre de 20%)
- **Très bonne desserte en transport en commun depuis Cannes, Cannes la Bocca, Antibes, Le Cannet, Mandelieu**

ANALYSE DU SYSTEME DE TRANSPORT - CANNES CENTRE



- Gares
- Réseau principal
- Réseau primaire
- Réseau ferroviaire
- Urbanisation

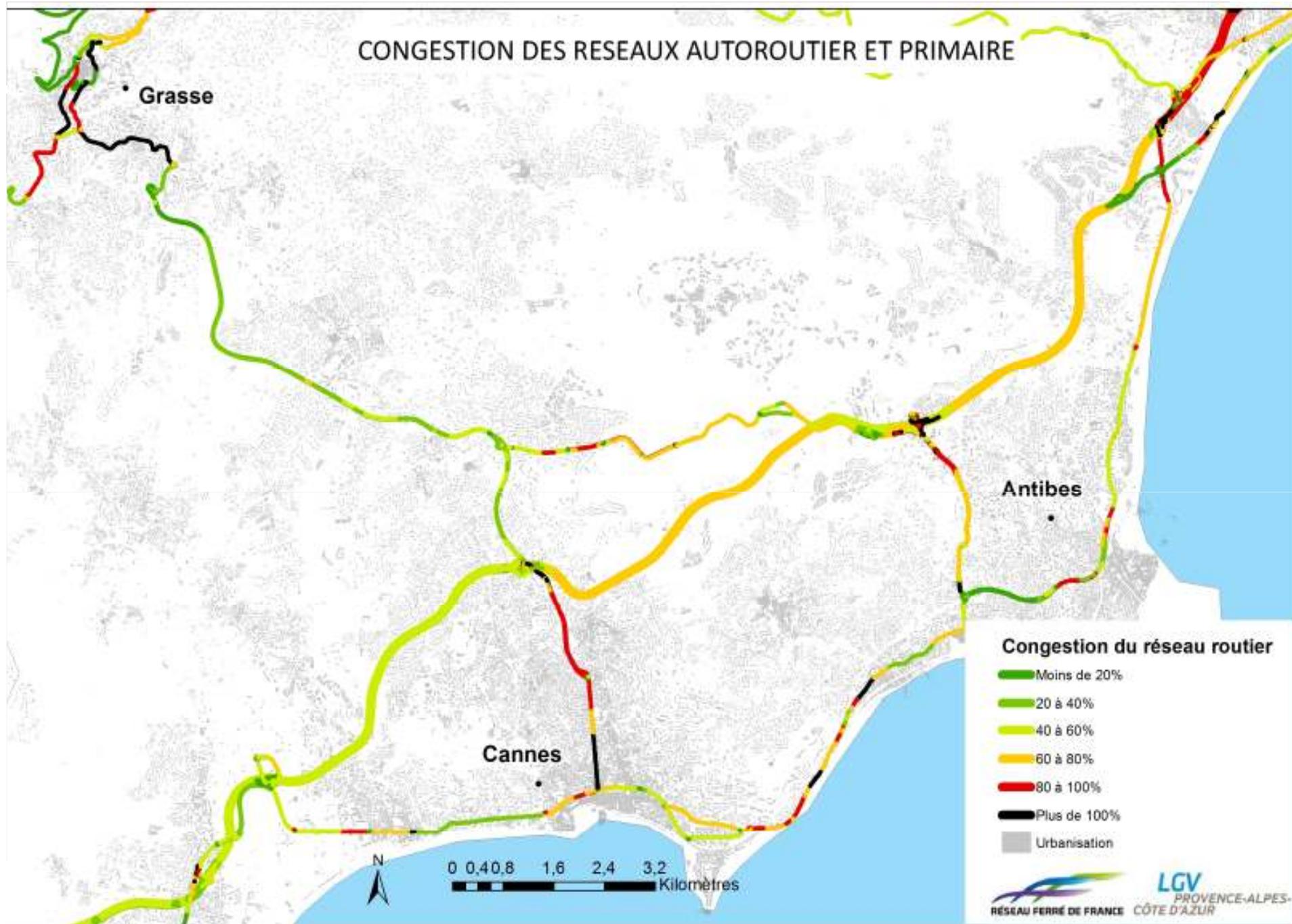
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
CÔTE D'AZUR
LGV
PROVENCE-ALPES

Comparaison Cannes Centre / gare Ouest Alpes-Maritimes + Cannes centre

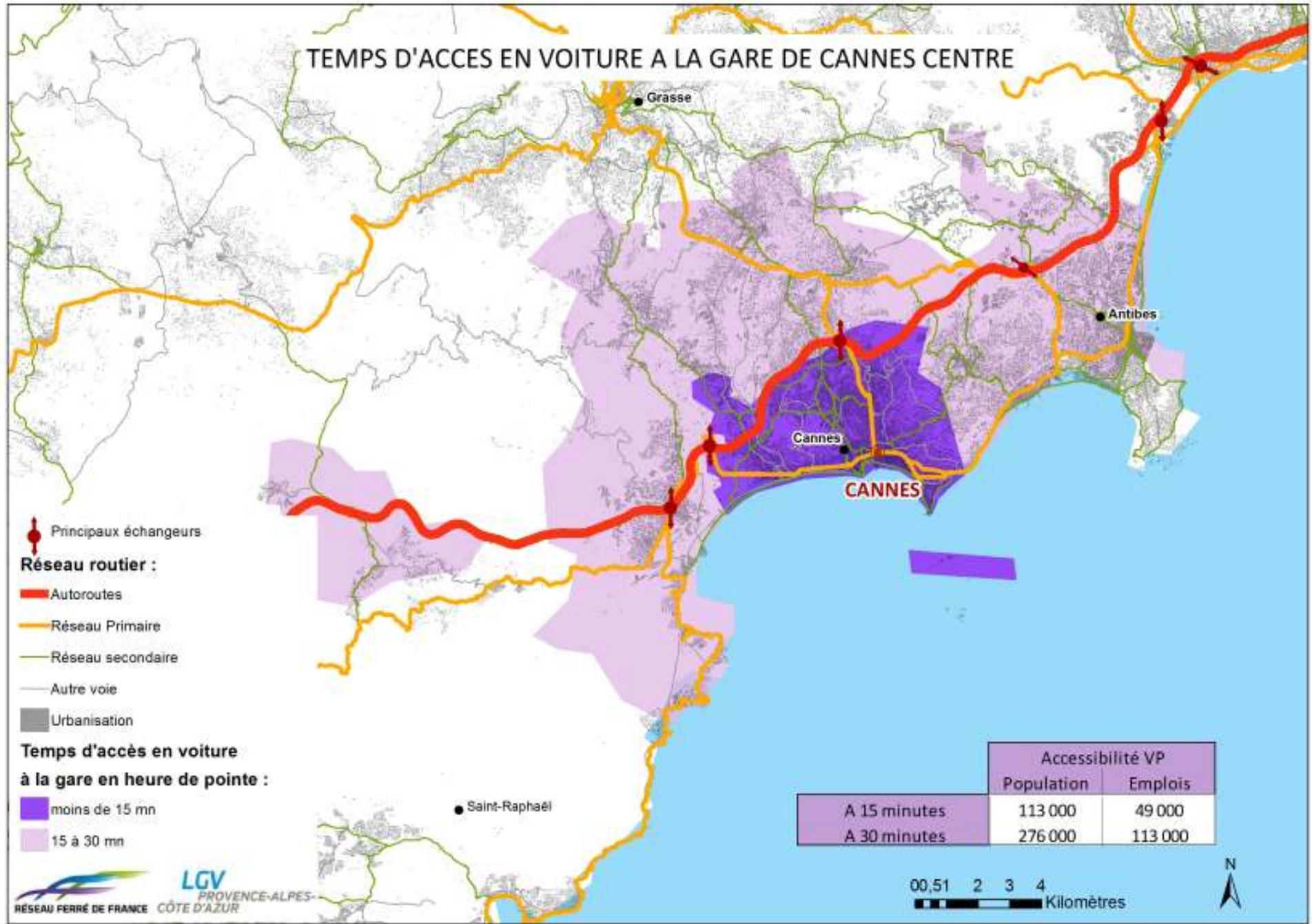
Les inconvénients de la solution 1 - Cannes centre (Cannes la Bocca)

- **Surcoût très élevé qui devra être porté essentiellement par les collectivités locales.**
- **Difficultés d'accès à la gare en voiture en heure de pointe :**
 - Depuis Sophia-Antipolis
 - Depuis Antibes, Mandelieu pour les personnes qui souhaitent se rabattre en voiture
 - Depuis les zones non-desservies par le TER du moyen-pays

CONGESTION DES RESEAUX AUTOROUTIER ET PRIMAIRE



TEMPS D'ACCES EN VOITURE A LA GARE DE CANNES CENTRE



- Principaux échangeurs
- Réseau routier :**
- Autoroutes
- Réseau Primaire
- Réseau secondaire
- Autre voie
- Urbanisation

- Temps d'accès en voiture à la gare en heure de pointe :**
- moins de 15 mn
 - 15 à 30 mn

	Accessibilité VP	
	Population	Emplois
A 15 minutes	113 000	49 000
A 30 minutes	276 000	113 000

Comparaison Cannes Centre / gare Ouest Alpes-Maritimes + Cannes centre

Les avantages de Ouest Alpes-Maritimes + Cannes centre

- **Deux gares complémentaires** qui permettent une bonne accessibilité à l'ensemble du territoire
- **Bonne accessibilité en TER** depuis les gares de l'axe Cannes-Grasse et dans une moindre mesure depuis Antibes
- **Bonne desserte du moyen pays** (dont Sophia Antipolis)

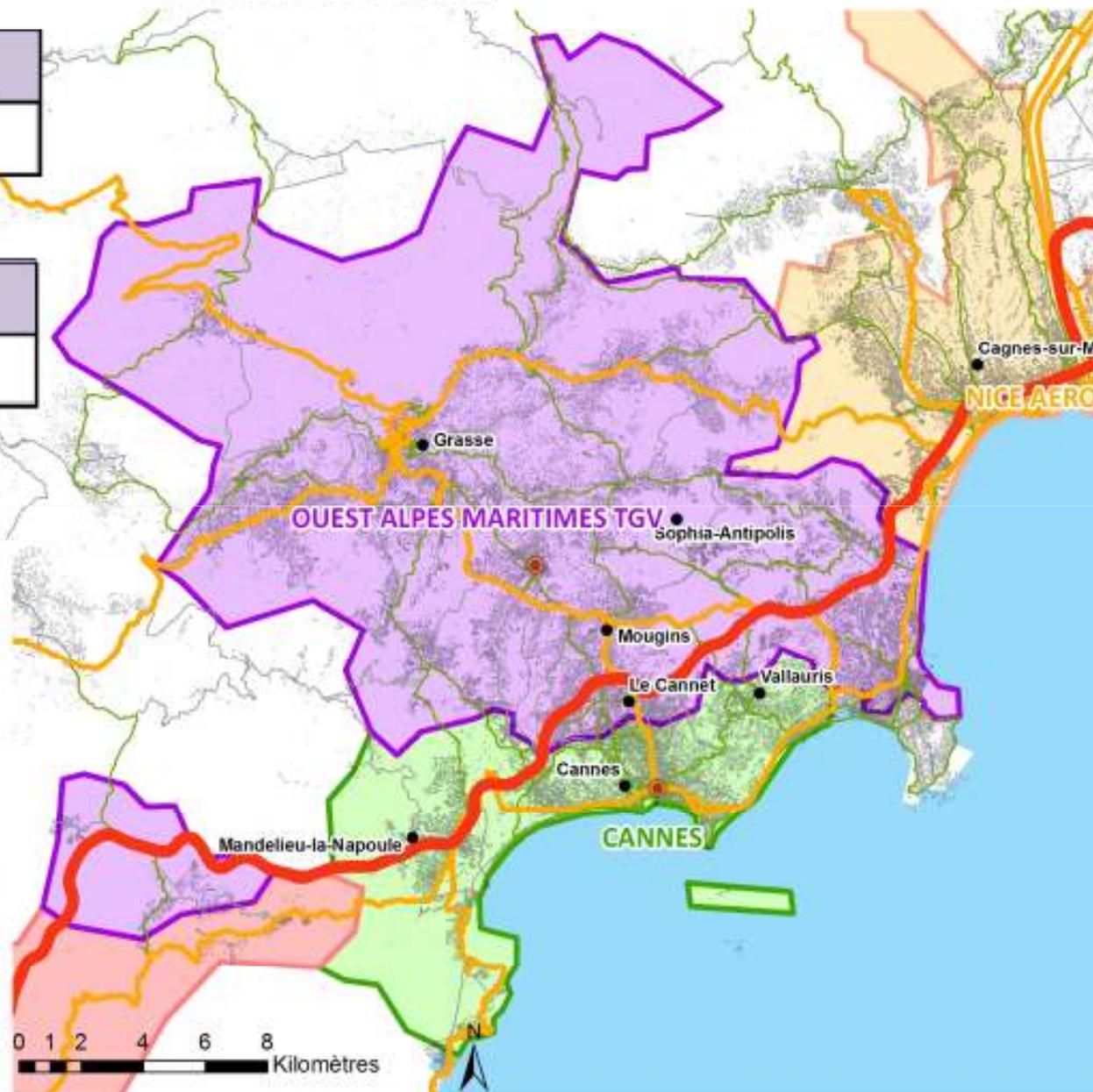
ZONES DE CHALANDISE DES GARES DE EST VAR TGV, CANNES, OUEST ALPES-MARITIMES TGV ET NICE EN HEURE DE POINTE

Cannes Centre		
	Population	Emplois
15 min	70 800	39 600
30 min	120 600	53 700

Ouest AM TGV		
	Population	Emplois
15 min	92 900	28 100
30 min	258 400	102 500

Réseau routier :

-  Autoroutes
-  Réseau Primaire
-  Réseau secondaire
-  Autre voie
-  Urbanisation
-  Zone de chalandise de Cannes Centre
-  Zone de chalandise de Ouest Alpes Maritimes TGV
-  Zone de chalandise de Est Var TGV
-  Zone de chalandise de Nice Aéroport



Comparaison Cannes Centre / gare Ouest Alpes-Maritimes + Cannes centre

Les inconvénients de Ouest Alpes-Maritimes + Cannes centre

- Gare située dans un tissu urbain moyennement dense : la part des rabattement à pied sera relativement faible
- Quartier de gare à structurer

Synthèse : mode de rabattement

	Cannes centre		Ouest Alpes-Maritimes + desserte de Cannes Centre	
Depuis les zones de :	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Cannes	piétons, BHNS, TER		piétons, BHNS, TER	
Antibes	TER : 8 min.	Accès VP saturé	TER : ≤ 30 min	Accès VP saturé
Grasse	TER : 23 min.	Accès VP saturé	TER : ≤ 10 min.	
Sophia- Antipolis / moyen pays		Accès VP saturé	Accès VP rapide	

Vos questions sur la prospective territoriale

Analyse des contributions

- **Contribution du GIR-MARALPIN** : Mémoire du 28 mars 2011 « Sur les derniers enjeux de la LGV PACA et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire »
- **Contribution du comité Cannes-Grasse**: proposition d'itinéraire : lac de St-Cassien => ancienne **gare de Tanneron** => ancien viaduc du Sud France pour franchir la Siagne => tunnel jusqu'à la **gare actuelle de Grasse** => Vallée du Loup => plaine du Var => **Nice St-Isidore**. Desserte de Cannes via l'axe Cannes-Grasse

Informations sur les circulations exceptionnelles pour desservir Cannes à l'occasion de ses manifestations importantes

Du point de vue technique :

- Dans les 4 scénarios proposés, il y aura toujours de la capacité pour faire sortir des TGV exceptionnels sur la ligne actuelle, surtout s'il peuvent être ralentis après Cannes.
- Les limitations à un ajout de circulations exceptionnelles seront surtout sur l'axe Paris-Marseille.

Du point de vue exploitation :

- Intervention de la SNCF le 7/11

Chapitre 3

Poursuite des discussions sur les scénarios

Discussion et tour de table

Chapitre 4

Recueil des observations sur les documents remis

Présentation des éléments distribués : l'atlas géographique

De l'aire d'étude à la Zone d'Etude Préférentielle : la méthode

1. Analyse et évaluation des

sensibilités territoriales

- Milieu physique (ressource en eau, risques naturels)
- Milieux naturels (terrestre, aquatique)
- Milieu humain (habitat, activités)
- Milieu agricole
- Paysage / patrimoine

2. Analyse du relief

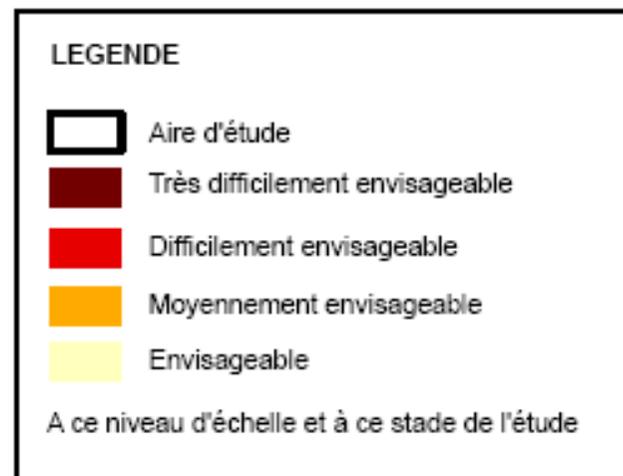
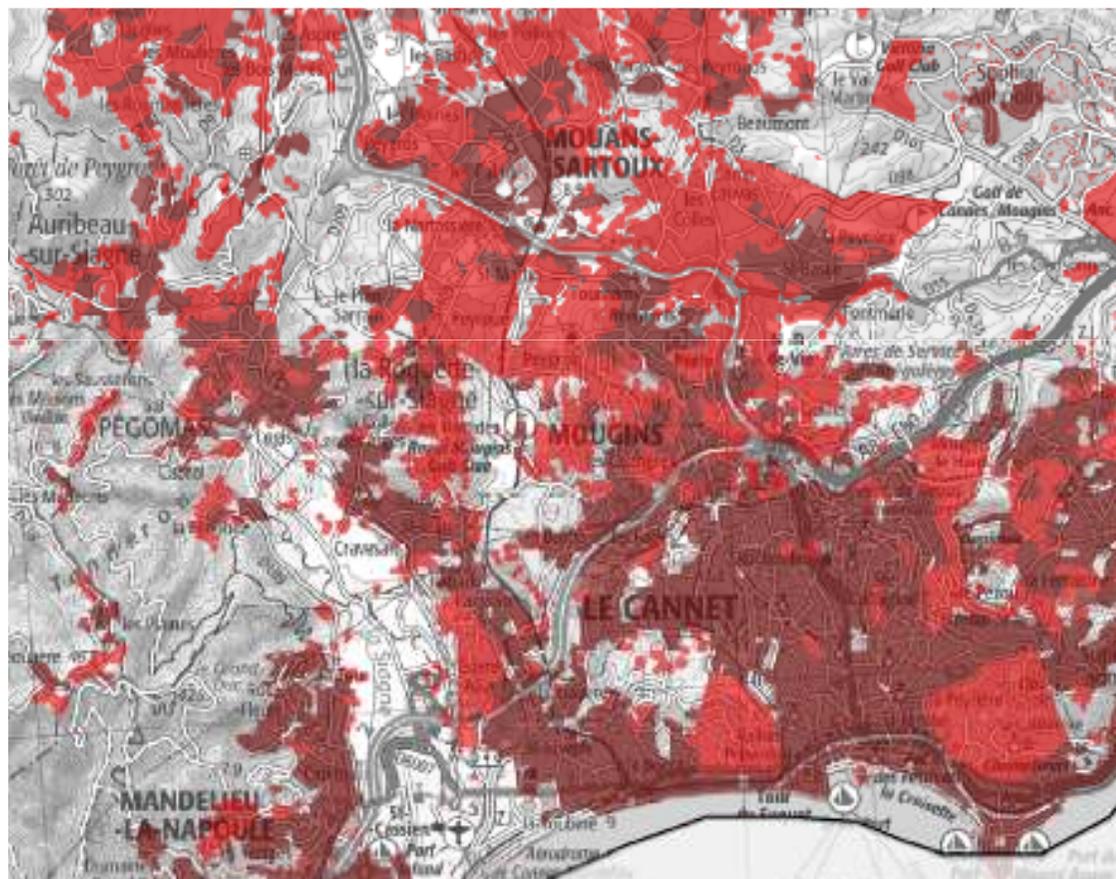
- Altitude
- Pente
- ...

3. Synthèse des zones les plus sensibles

4. Zone d'Etude Préférentielle

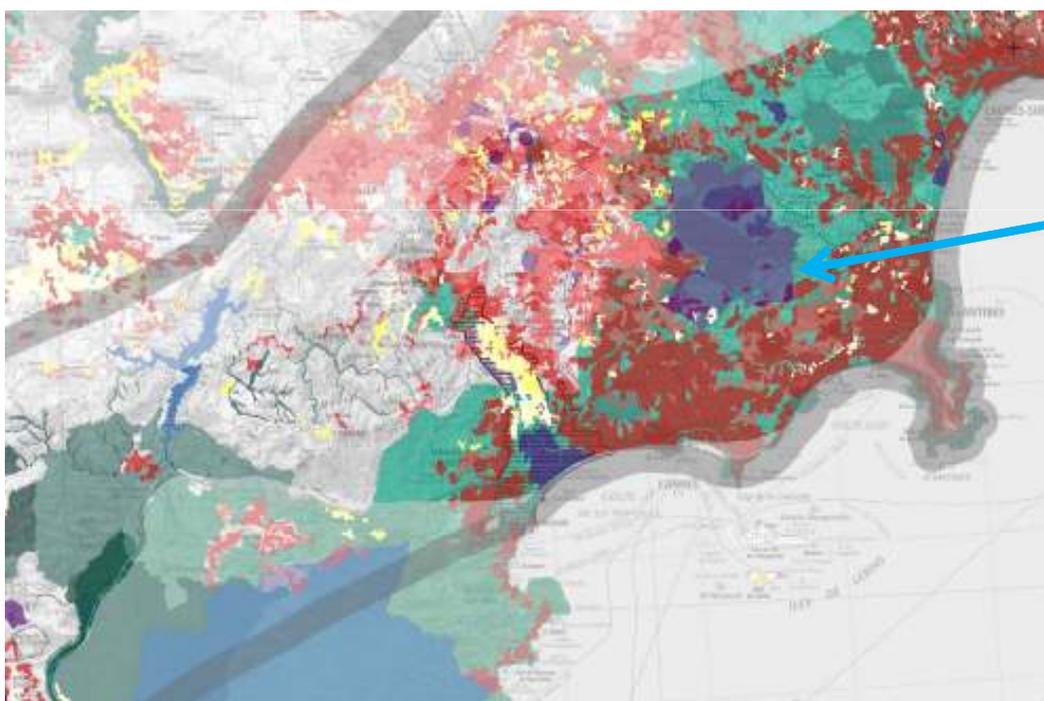
Présentation des éléments distribués pour le prochain groupe de travail: l'atlas géographique

L'évaluation des **sensibilités**: Exemple sur le Milieu Humain / Habitat



Présentation des éléments distribués pour le prochain groupe de travail: l'atlas géographique

La synthèse de tous les enjeux a permis de répertorier **les zones les plus sensibles**. Sur cette base, la **Zone d'Etude Préférentielle (ZEP)** est définie pour permettre de rechercher des **fuseaux de passage**



ZEP

Présentation des principaux enjeux territoriaux

Différents enjeux globalement orientés Nord-Sud

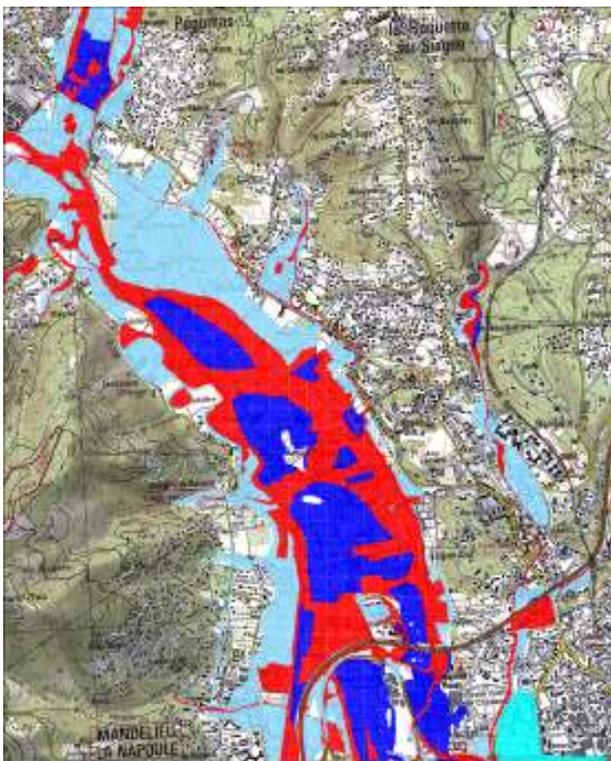
- le massif du **Tanneron**
- la vallée de la **Siagne**
- une **urbanisation pratiquement continue** de Grasse jusqu'à Cannes
- des formations géologiques Nord-Sud

Aucune zone ne se détache clairement comme présentant moins d'enjeux qu'ailleurs. La ZEP a donc ici été délimitée :

- en tenant compte des **passages obligés** aux deux extrémité : passage entre l'Esterel et le lac de St-Cassien à l'ouest, arrivée sur St-Laurent-du-Var à l'Est
- en couvrant l'ensemble des **sites possibles de gare**, depuis le sud de Grasse jusqu'à Cannes (y compris Cannes centre, puisque la ZEP a été délimitée pour l'ensemble des scénarios soumis au COPIL)

Présentation des principaux enjeux territoriaux

Prise en compte du **risque inondation** au franchissement de la Siagne



Carte de zonage du PPRi de la Siagne



Crue de la Siagne, 1996

La Siagne sera donc préférentiellement franchie en **viaduc et remblai** et toute entrée de tunnel devra être réalisée hors du zonage d'inondabilité

Recueil des observations sur les documents remis

- Vos observations sur les **cartes de sensibilité**
- Vos observations sur le document **Projet et Territoires**

The image features a heart shape formed by a network of silver railway tracks on a bright orange background. The tracks curve and intersect to create the outline of the heart. In the center of the heart, the text 'LGV PACA, le projet de toute une région' is written in white. At the bottom of the image, a blue banner contains the text 'Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.' in white.

LGV PACA,
le projet de
toute une région

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.