







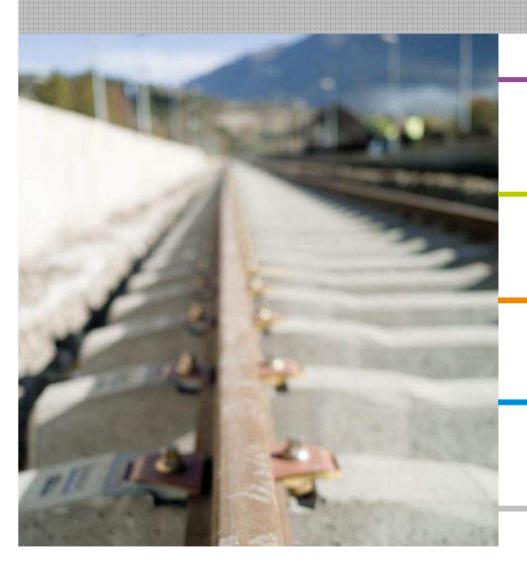
Sommaire

Déroulé de la rencontre





Proposition d'ordre du jour



1. Synthèse des GTG n°1 et 2 et des GTT

2. Synthèse du troisième COTER 06

3. Rappel et réponse aux attendus du GT n²

4. Présentation et sélection des fuseaux

5. Synthèse des avis du GT3





Chapitre 1

Synthèse des GTG n°1 et 2 et des GTT





Synthèse des GTG n°1 et 2 et des GTT



Synthèse des GTG 1 et 2 des Bouches-du-Rhône et du Var

⇒Voir document remis en séance

Synthèse des Groupes de Travail Thématiques

⇒Voir document remis en séance

Synthèse des Groupes de Travail Géographiques 1 et 2 des Alpes-Maritimes





Synthèse des Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 des Alpes-Maritimes

134 inscrits dans les 4 groupes de travail des Alpes-Maritimes







Synthèse des Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 des Alpes-Maritimes

GTG Ouest Alpes-Maritimes: Ce que nous retenons des deux premières réunions

Sur le projet :

Le groupe s'accorde sur la nécessité de créer une ligne nouvelle

Sur les scénarios:

- La recherche d'une solution de desserte optimisée de Cannes est une nécessité
- Le maillage ferroviaire est privilégié par l'ensemble du groupe
- L'efficacité du raccordement vers Cannes, au regard de son coût, n'est pas avérée
- Le groupe ne parvient pas à un consensus quant à la gare Ouest Alpes-Maritimes
- La vigilance sur les coûts et les temps de parcours doit être une préoccupation majeure de manière à ne pas mettre en péril le projet





Synthèse des Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 des Alpes-Maritimes

GTG Sophia-Antipolis : Ce que nous retenons des deux premières réunions

Sur le projet, le groupe s'accorde sur la nécessité de créer une ligne nouvelle

Sur les scénarios :

- Le groupe s'accorde sur la nécessité d'une desserte optimisée de Cannes
- Le groupe considère que les temps de parcours sont un enjeu majeur
- Le groupe considère que l'accessibilité des gares nouvelles est une priorité

Sur la gare nouvelle de Nice Aéroport :

- Une gare à Nice Saint-Isidore aurait été souhaitée par les représentants des Amis du Rail et de l'ADEV
- L'arrivée sur Nice Thiers par Saint-Isidore est préférée par les représentants de l'ADHEC, de l'ADSPV, de l'ACL, de Région Verte et du Gir Maralpin
- L'opportunité de la gare de Nice Aéroport est revendiquée par les représentants de la CCI, du conseil général et de NCA





Synthèse des Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 des Alpes-Maritimes

GTG Nice: Ce que nous retenons des deux premières réunions

Sur le projet :

Le groupe s'accorde sur la nécessité de créer une ligne nouvelle à grande vitesse

Sur les scénarios:

En l'état des connaissances, et sous réserve de la prise en compte des impacts environnementaux, le groupe privilégie le scénario 2





Synthèse des Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 des Alpes-Maritimes

GTG Paillons-Riviera : Ce que nous retenons des deux premières réunions (en présence de 4 participants)

Sur le projet :

- Réutilisation de la ligne existante depuis la sortie est de Nice à éviter
- Absence de la Principauté de Monaco regrettée
- Facteur coût mis en avant par les représentants des collectivités

Sur les scénarios :

- Un constat : les quatre scénarios proposés ne se différencient pas sur le secteur Nice - Italie
- Pas de positionnement en faveur de l'un ou l'autre des scénarios de la part de la quasi totalité du groupe





Chapitre 2

Synthèse du troisième COTER 06





Synthèse du troisième COTER 06



Déroulé du COTER

Décisions du COTER





Déroulé du COTER

RFF a présenté au COTER :

- L'avancement de la concertation sur les scénarios
- La décision de la CNDP portant sur une concertation Nice-Italie
- La synthèse des groupes de travail géographiques et thématiques
- Les fuseaux à soumettre à la concertation, leur méthode d'établissement et les documents qui seront remis aux participants des GT





Décisions du COTER du 20 octobre

- Le COTER a validé la poursuite de la concertation, sur les fuseaux
- Le COTER, qui a rappelé l'intérêt porté par les Alpes-Maritimes pour la ligne à grande vitesse, a émis des réserves quant aux choix exprimés par le COTER du Var





Chapitre 3

Rappel et réponses aux attendus du GT n²





Les attendus du GT Paillons-Riviera nº2

- Avoir à chaque GT un retour synthétique sur l'avancement plus global du projet => Voir le document de Bilan des GT
- 2. Demande d'intervention d'un expert capacité d'exploitation pour expliquer en détail la domestication et comment on atteint les objectifs de desserte du quotidien annoncés dans le réticulaire
- 3. Un TGV mettant Nice à 4h de Paris vis-à-vis de l'avion est-il vraiment concurrentiel ?

Le 28/11 (GT n⁴):

- 4. Quel avenir pour les cours de débordement à Menton? => Demande transmise aux services de la DR PACA RFF
- 5. Etude d'une solution d'entrée dans Nice en surface en doublant la voie ferrée existante au détriment de la voie routière
- 6. Rentabilité du tronçon Nice-Italie





Intervention d'un expert en capacité d'exploitation

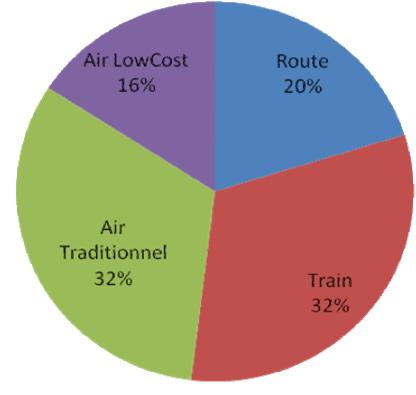
Présence en séance de Mr Christophe de Molliens (RFF)





Aujourd'hui, malgré les temps de trajet importants les parts modales des différents modes entre les Alpes-Maritimes et l'Ile de France sont les suivantes :

2,1 millions de personnes font le trajet Nice Paris en avion contre 1 million en train principalement depuis les gares d'Antibes, Cannes et Nice.







Les études de trafic réalisées lors des études complémentaires estimaient que 900 000 voyageurs basculeraient de l'avion vers le train lors de la mise en service de la LGV

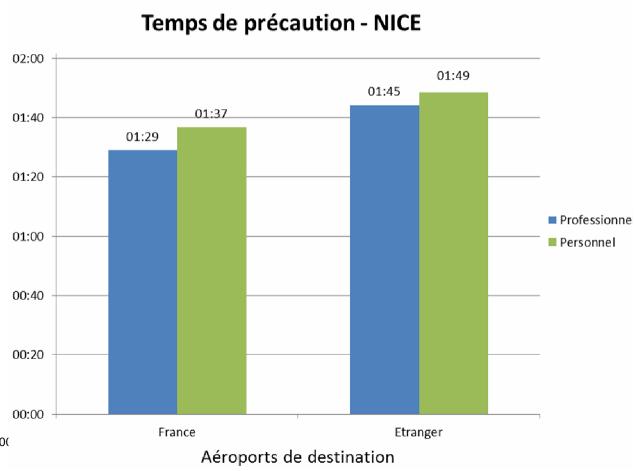
Comment s'explique un tel basculement malgré la durée du trajet?



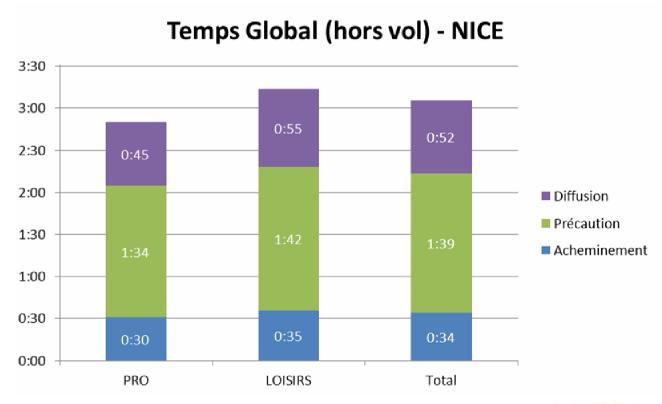


Le temps de trajet aérien est de plus en plus long du fait des contrôles de sécurité (temps de précaution):

Pour un trajet Nice Paris les personnes interrogées déclarent être venues à l'aéroport en moyenne 1h30 avant l'heure de décollage



Le temps de diffusion pour rejoindre la destination finale est plus élevé pour des trajets en avion qu'en train => la majorité des personnes vont dans Paris (60% des voyageurs aériens)







Le temps de trajet aérien global est ainsi d'environ 4h25 contre 5h30 avec le train avec la LGV PACA (en comptant 30 minutes de précautions, 30 minutes de rabattement et 30 minutes de diffusion)

Le projet LGV Paca permettra de réduire le temps de trajet en train mais aussi d'augmenter la fréquence et de réduire le temps de rabattement

Le mode aérien va de plus être pénalisé en terme de coût :

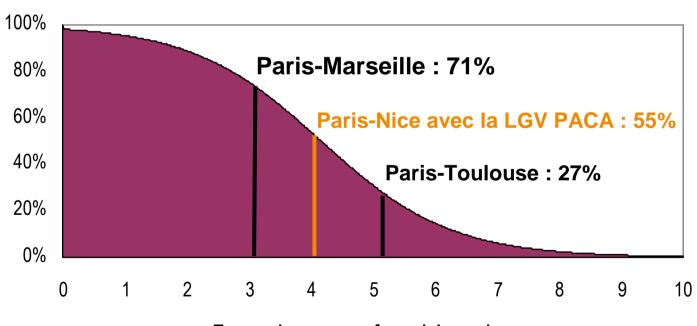
- ⇒ L'énergie a une part importante dans le prix du billet d'avion
- ⇒ Les transporteurs aériens ne payent pas aujourd'hui les externalités (bruit, CO2, pollution...) mais ceci est en train de changer





Impact de l'évolution du temps de trajet (hors impact du coût de l'énergie):

Concurence Air/Fer



Temps de parcours ferroviaire en heure





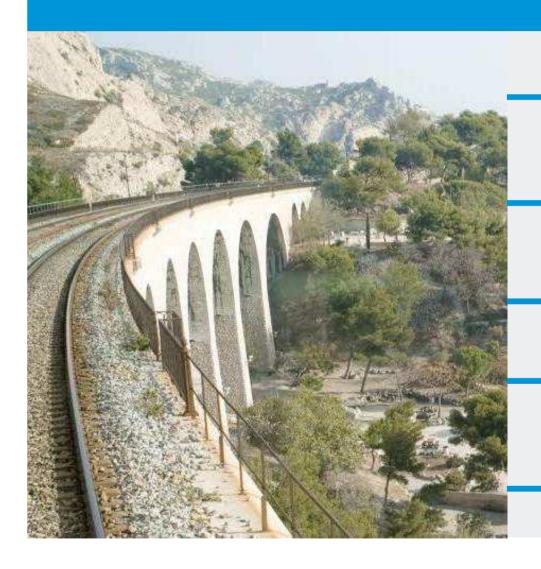
Chapitre 4

Présentation et sélection des fuseaux





4. Présentation et sélection des fuseaux



La méthode

Les fuseaux étudiés sur le territoire - Fiches & Atlas

Les fuseaux en 3D

Les éléments remis pour la sélection des fuseaux – l'analyse multicritères

Echanges sur les fuseaux





La méthode de sélection des fuseaux

Zone d'Etude Préférentielle

> Propositions BEE & BET

Apports:

- Prospective Territoriale
- Capacité Exploitation
- GT1 & GT2

Fuseaux pertinents

> COTER 20 oct.11

> > Fuseaux retenus portés à la concertation

> > > Analyse multicritères

> > > > GT3 & GT4 Concertation Sélection des fuseaux

COTER XX déc.11





La méthode de sélection des fuseaux

L'élaboration des fuseaux possibles a été conduite dans un premier temps par itération entre les Bureaux d'Etudes

- Proposition de fuseaux au sein de la ZEP :
 - par le BE Environnement : limiter les incidences environnementales
 - par les BET : respect des contraintes techniques
- Le cas échéant, modulation de la vitesse de projet pour accroître les latitudes d'adaptation de la géométrie du futur projet aux enjeux environnementaux
- Itération du BE Exploitation pour vérifier que les modulations de vitesse envisagées ne remettent pas en cause les objectifs généraux du projet
- Contribution du BE Prospective Territoriale notamment pour les enjeux d'aménagement du territoire et les possibilités de localisation des gares





La méthode de sélection des fuseaux

La largeur des fuseaux n'a pas été fixée arbitrairement à 1000m, mais ajustée en fonction des particularités du territoire

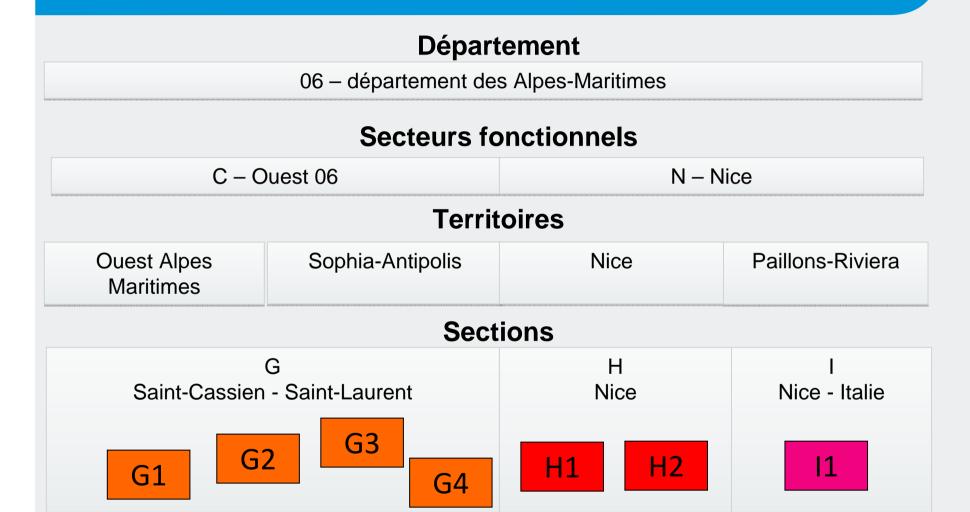
L'identification des fuseaux possibles a été enrichie des apports de la concertation lors de la 1ère série de groupes de travail géographiques

Pour une présentation compréhensible, ces éléments de fuseaux ont été regroupés en tronçons cohérents dans les atlas ; d'autres combinaisons sont possibles et pourront émerger de la concertation





Les sections de fuseaux







Les fuseaux étudiés sur le territoire

Présentation des fiches fuseaux

Composition d'une fiche fuseau

- Description du tronçon et caractéristiques techniques principales
- Eléments-clés de synthèse sur le tronçon de fuseau
- Indication des scénarios compatibles avec ce tronçon
- Analyse des principaux enjeux et sensibilités
- Carte du fuseau à l'échelle de 1/100000e





Les fuseaux étudiés sur le territoire en 3D

Présentation des fuseaux avec l'outil 3D





Les éléments remis pour alimenter le travail des GT sur la sélection des fuseaux

- Eléments transmis suite au COTER :
 - Une note méthodologique sur la sélection des fuseaux
 - Un atlas d'assemblage des fuseaux
 - Les fiches fuseaux portant sur leur territoire
- Eléments remis en séance :
 - L'Atlas d'assemblage des fuseaux au 1/25 000
 - I es Fiches fuseaux

Tous les documents seront également disponibles sur le site :

www.lgvpaca.fr





Echanges sur les fuseaux





Chapitre 4

Synthèse des avis du GT n3





Synthèse des avis du GT n3

Pour mémoire

- Les points d'accord
- Les attendus du GT n³ pour le GT n⁴





