



Groupe de Travail Sophia-Antipolis

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

19 septembre 2011



MENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
RE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHONE ALPES AUVERGNE
ENTES — BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON
MENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
TE — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS
OD — RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

Déroulé de la rencontre

Déroulé de la rencontre



1. Installation du groupe de travail

2. Etude des scénarios

3. Traduction des scénarios sur le secteur

4. Les enjeux du territoire

Installation du groupe de travail

1. Composition du Groupe de Travail Ouest 06

Tour de table

1. Objectif et déroulement du groupe de travail

Rappel : les groupes de travail dans la concertation



1. Objectif et déroulement du groupe de travail

Rappel : les groupes de travail dans la concertation

Groupes de travail géographiques

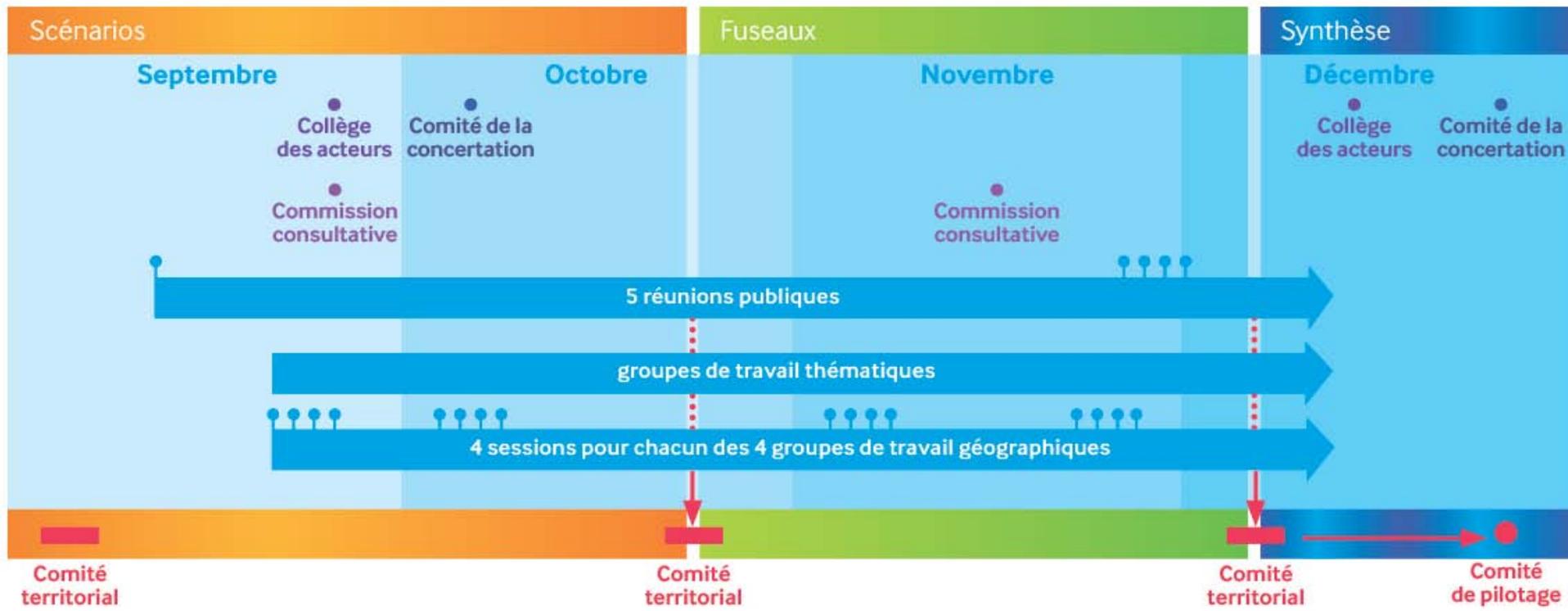
- Débattre des enjeux locaux des études
- Emettre un avis sur les scénarios préférentiels, les fuseaux de passage dans le cadre des orientations données en Comité de Pilotage
- Etudier, par zones géographiques, les différentes solutions envisagées et en rechercher éventuellement de nouvelles

Groupes de travail thématiques

- Mutualiser les connaissances sur différentes thématiques
- Réfléchir sur les options de passage
- Identifier les points à approfondir pour les étapes d'études à venir

1. Objectif et déroulement du groupe de travail

Rappel : le calendrier de la concertation



1. Objectif et déroulement du groupe de travail

Rappel : les dates des 4 sessions

Périmètre	Dates	Horaires	Lieux
Sophia-Antipolis	21 Septembre 2011	14h-18h	Cagnes
Sophia-Antipolis	5 Octobre 2011	14h-18h	Salle du Val Fleuri, 99 chemin du Val Fleuri
Sophia-Antipolis	9 Novembre 2011	14h-18h	Sophia-Antipolis SYMISA, place Joseph Bermond
Sophia-Antipolis	23 Novembre 2011	14h-18h	

1. Cadre de la discussion et objectifs

Cadre d'étude des groupes de travail

- Le projet et la présente concertation ont pour cadre le scénario **Métropoles du Sud** et son prolongement vers l'Italie
- La mise en place d'un **système ferroviaire global** est indissociable des projets des territoires et des enjeux d'aménagement du territoire.
- Les **objectifs de desserte et de service** que le projet vise à mettre en œuvre ont été établis par délibération du Conseil Régional en décembre 2010

Objectifs des groupes de travail

- A l'issue des 2 premières réunions : Choisir un **scénario** préférentiel
- A l'issue des 2 dernières réunions : Choisir un **fuseau** préférentiel

1. Modalités de participation et engagements

- **Rappel : Participation aux 4 réunions du groupe, des scénarios aux fuseaux**
- **Les réunions de travail sont enregistrées et leur **verbatim** diffusé aux membres du GT puis annexé au bilan de la concertation**
- **Les participants reçoivent les **documents supports** suivants:**
 - **Le **Kit du concertant****
 - **Un **Atlas cartographique** de la Zone d'Etude Préférentielle et des cartes de sensibilité sur leur territoire**
 - **Le **rapport Projet et Territoires****
 - **Le détail des objectifs de desserte**
- **Tous les documents sont également disponibles sur le site**

www.lgvpaca.fr

1. Modalités de participation et engagements

Après chaque groupe de travail :

- Identification des **demandes** et diffusion à l'équipe projet
- Mobilisation des **experts** pour les GT suivants les besoins exprimés
- Publication du **compte rendu** de la réunion sur le site
- Envoi de l'ordre du jour suivant aux participants
- Prise de connaissance par les participants des **nouveaux documents fournis**

1. Objectifs du premier groupe de travail

- **Partager et comprendre les éléments ayant permis de conduire au choix des 4 scénarios**
- **Enregistrer les demandes de compléments / les questions**
- **Echanger sur les propositions du groupe**

Vos questions sur le fonctionnement des groupes de travail

Chapitre 2

Etude des scénarios

2. Rappel des objectifs du projet

A partir des objectifs globaux du projet...

- Assurer une desserte grande vitesse
- Garantir un temps de parcours sur le trajet Nice Paris en 4h00
- Constituer un réseau maillé
- Optimiser l'utilisation des lignes existantes
- Favoriser la desserte des centres
- Rechercher le meilleur projet pour l'environnement
- Limiter les coûts

... toutes les solutions (variantes) fonctionnelles qui permettent d'y répondre ont été recensées

- Quels emplacements possibles des gares ?
- Comment se combinent la ligne nouvelle et la ligne existante ?
- ...

2. Les objectifs de desserte sur le Secteur Ouest - Alpes - Maritimes

- Des **objectifs** ambitieux :
 - accès de l'Ouest 06 à la grande vitesse grâce à la gare nouvelle prévue entre Cannes et Grasse : 4 TAGV/h en pointe
 - véritable desserte ferroviaire d'ambition régionale et nationale, avec des temps de parcours correspondant aux normes d'aujourd'hui : 1h entre Marseille et Nice
 - renforcement de l'offre pour les déplacements quotidiens : jusqu'à 8 TER/h en pointe entre Cannes, Antibes et Nice, 4 TER/h entre Cannes et Grasse

2. Le choix du Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage du 11 juillet 2011 a retenu 4 scénarios proposés à la concertation répondant à ces objectifs de desserte

- 1/ Le scénario le plus proche des centres villes
- 2/ Le scénario le plus rapide
- 3/ Le scénario le plus économique
- 4/ Le scénario le plus maillé

Ces scénarios ouverts sont une base de réflexion et d'échanges pour construire ensemble le projet

2. Scénario 1

Le plus proche des centres villes



2. Scénario 2

Le plus rapide



2. Scénario 3

Le plus économique



2. Scénario 4

Le plus maillé



2. Présentation du kit du concertant : outil des acteurs de la concertation

Le kit du concertant contient **tous les documents** portés à la connaissance du Comité de pilotage pour aboutir au choix des 4 scénarios préférentiels

- **Plaquette projet**
- **Fiche concertation et charte de la concertation**
- **Synoptique méthodologie et processus de sélection des scénarios**
- **5 fiches secteurs, 20 fiches variantes et 9 fiches scénarios présentées au Comité de pilotage de juillet 2011**
- **Vue d'ensemble des 4 scénarios préférentiels retenus et 4 fiches scénarios préférentiels**

Tous ces documents sont également disponibles sur le site internet :

www.lgvpaca.fr

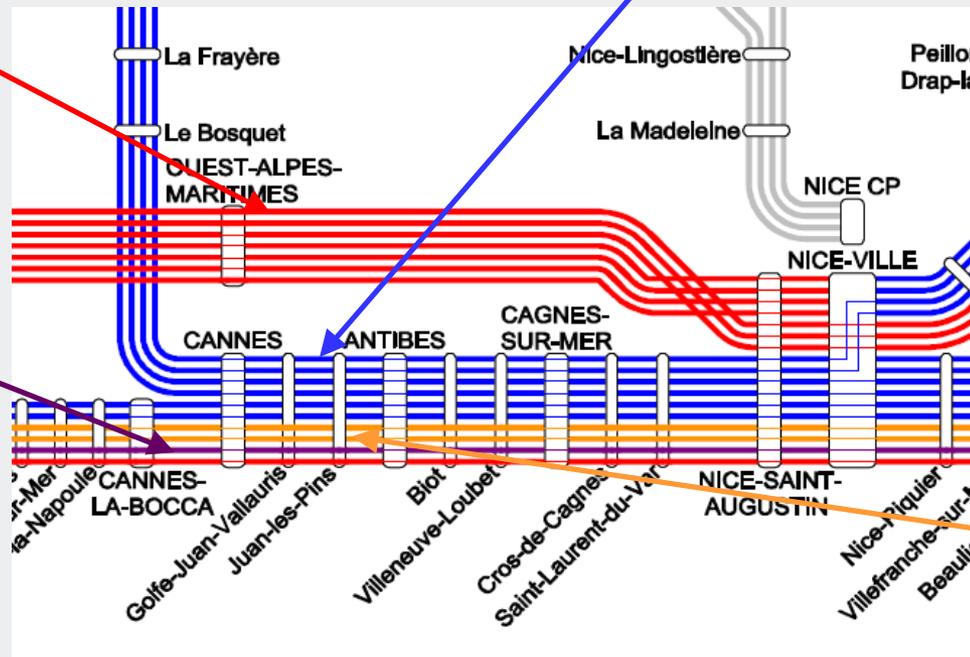
rubrique « Devenez acteur »

2. Lecture d'un réticulaire

□ TAGV par heure de pointe dans chaque sens (liaisons de niveau international, national et SRGV)

□ TER omnibus par heure de pointe dans chaque sens

□ IC TER (Grande Ligne InterCités) par heure de pointe sur ligne classique

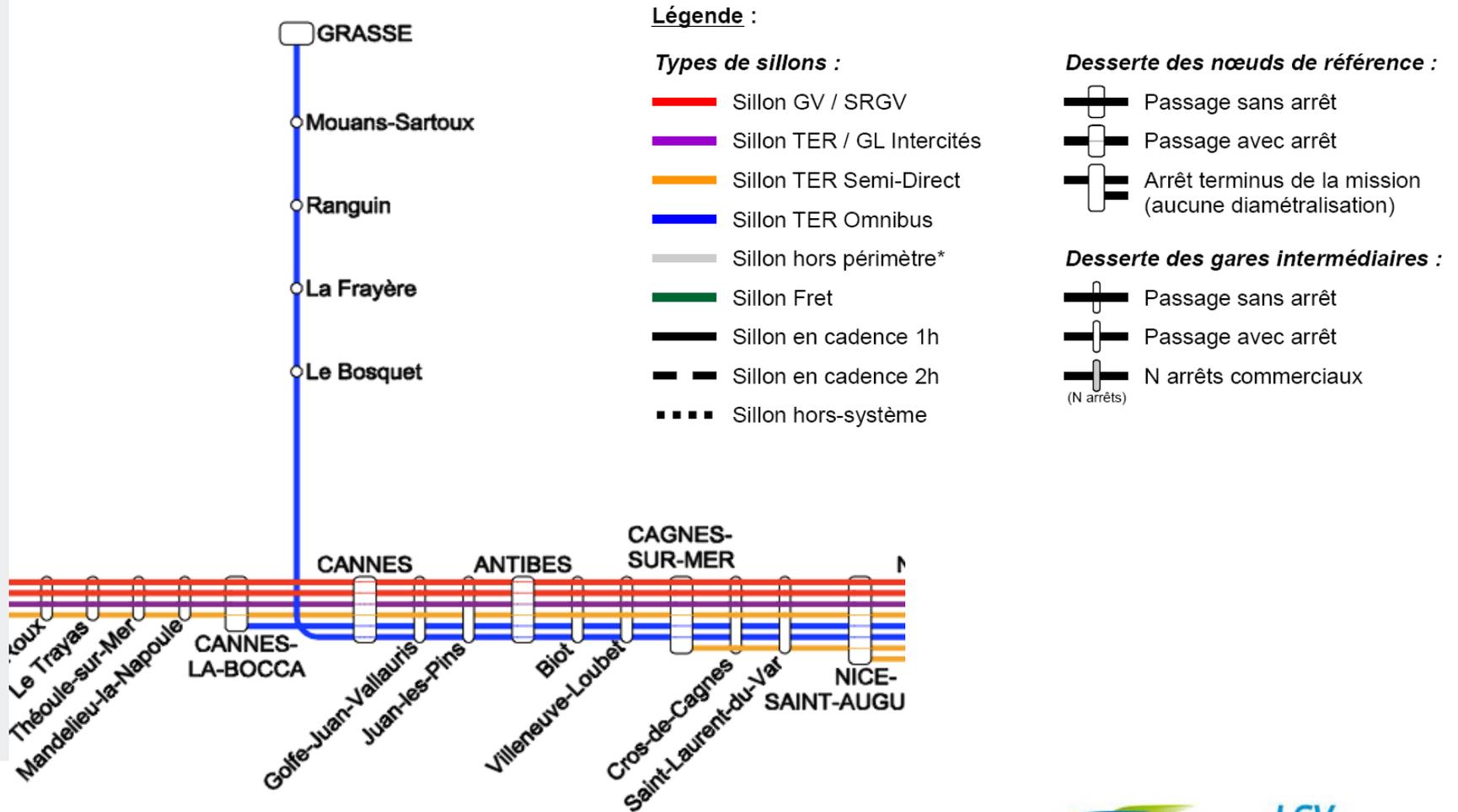


□ TER semi-directs par heure de pointe (liaisons accélérées de moyenne distance)

Chaque trait continu représente un « sillon », c'est-à-dire un passage de train par heure dans chaque sens en heure de pointe

2. Constat : desserte actuelle sur le secteur Ouest AM

Etat actuel



2. Traduction en dessertes prévues sur le secteur Ouest AM

2023

Légende :

Types de sillons :

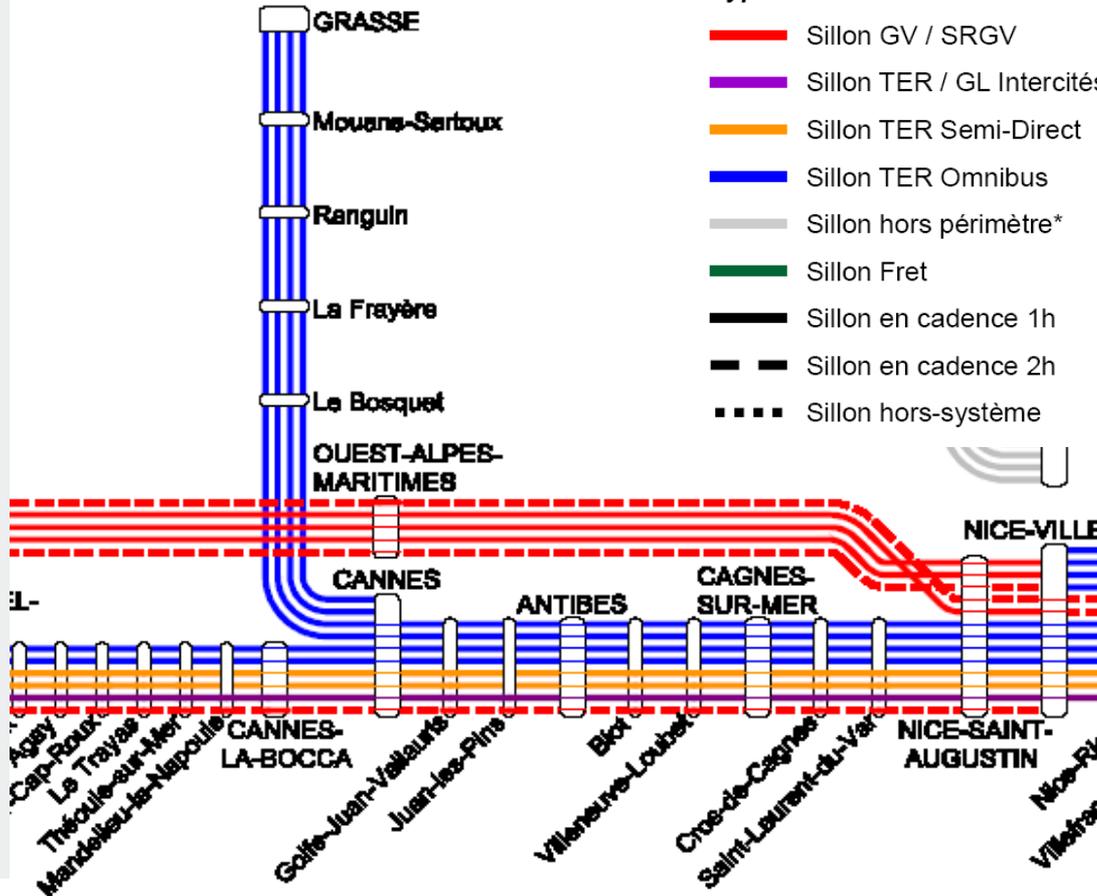
- Sillon GV / SRGV
- Sillon TER / GL Intercités
- Sillon TER Semi-Direct
- Sillon TER Omnibus
- Sillon hors périmètre*
- Sillon Fret
- Sillon en cadence 1h
- Sillon en cadence 2h
- Sillon hors-système

Desserte des nœuds de référence :

-  Passage sans arrêt
-  Passage avec arrêt
-  Arrêt terminus de la mission (aucune diamétralisation)

Desserte des gares intermédiaires :

-  Passage sans arrêt
-  Passage avec arrêt
-  N arrêts commerciaux (N arrêts)

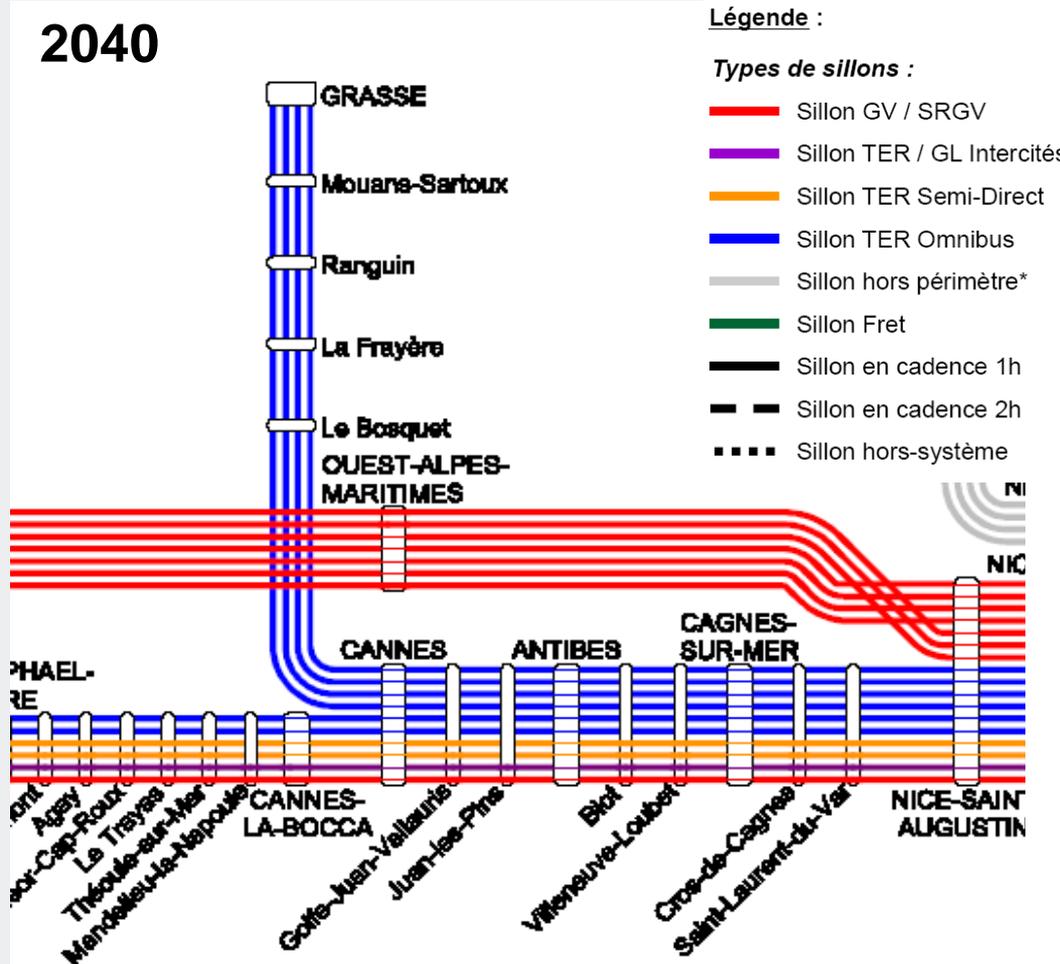


En plus :

- 2 TER /h /sens
- 1 TER semi direct/h /sens

2. Traduction en dessertes prévues sur le secteur Ouest AM

2040



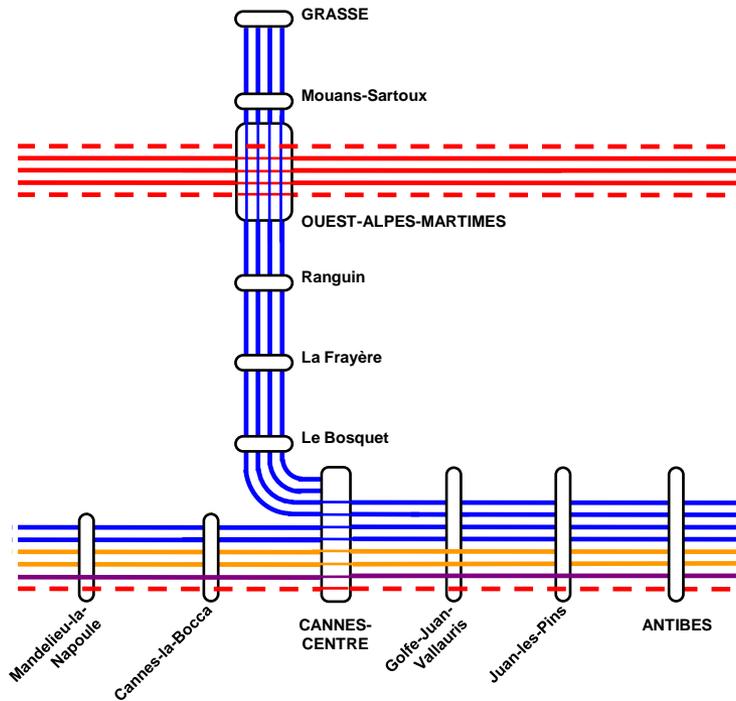
En plus / 2023 :

2 TER / h /sens
1 TER Semi direct

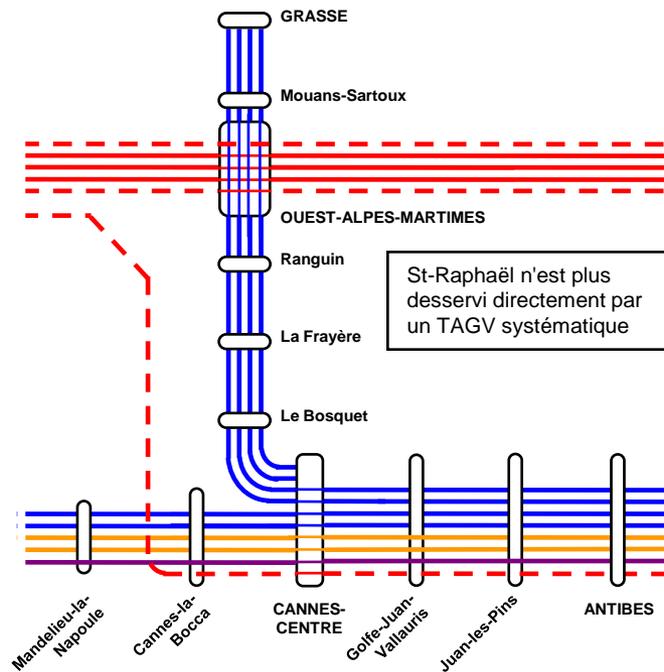
2. Comparaison des réticulaires selon les scénarios côté Ouest

2023

SCENARIOS 1,2 et 3 :



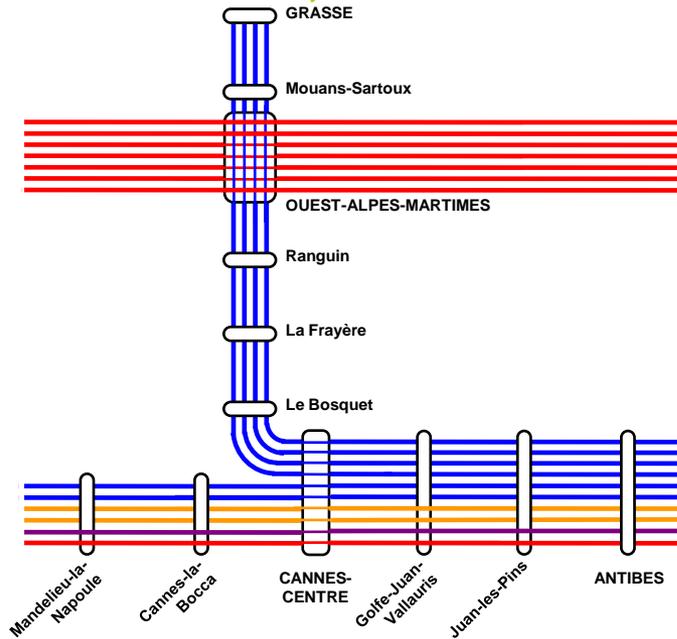
SCENARIO 4 :



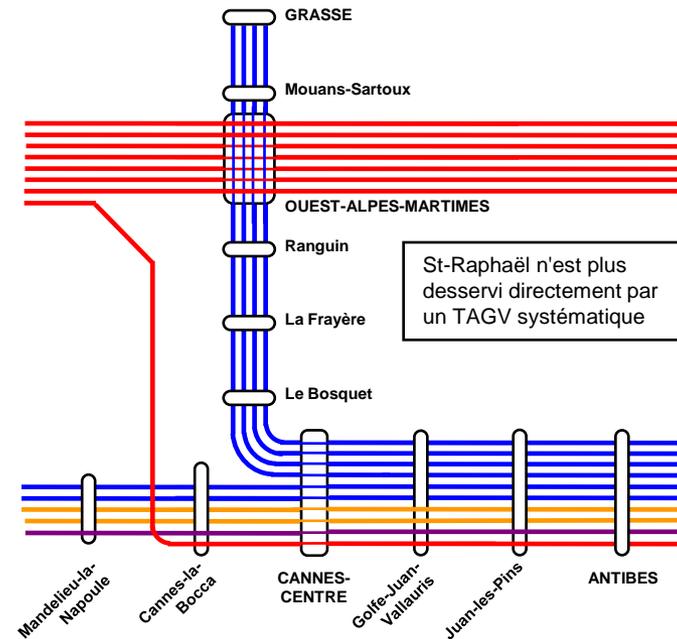
2. Comparaison des réticulaires selon les scénarios côté Ouest

2040

SCENARIOS 1, 2 et 3 :



SCENARIO 4 :



Vos questions sur les scénarios et schémas de desserte

Chapitre 3

La traduction des scénarios sur le secteur

3. Quelle traduction des scénarios sur le territoire?

Une nécessité: doubler la ligner existante

- Pour augmenter de façon significative la **capacité du réseau** et atteindre ainsi les niveaux de desserte attendus pour les services du quotidien
- Pour fiabiliser le réseau ferroviaire régional en ne concentrant plus tous les trafics sur la **seule ligne** littorale historique
- Pour offrir une plus grande souplesse d'exploitation et rendre les interventions en cas de panne ou de maintenance plus aisées sur **un réseau maillé**

3. Quelle traduction des scénarios sur le territoire?

Un découplage inévitable vis-à-vis de la ligne existante:

- Tissus urbain trop dense et tracé trop sinueux pour implanter une LGV suivant le même tracé
- Passage en estacade au dessus: hérésie paysagère
- Passage en souterrain en dessous: autant « tracer droit »

3. Quelle traduction des scénarios sur le territoire?

- La nécessité d'un arrêt sur la ligne nouvelle dans l'aire de chalandise Cannes-Grasse pour garantir la rentabilité et donc le financement de cette nouvelle ligne
- Une solution Cannes souterrain écartée par le comité de pilotage (+1,7 milliards d'€, difficultés techniques importantes pour une gare déjà enclavée)
- D'où l'opportunité d'une gare nouvelle « Ouest 06 » à l'intersection de la ligne Cannes – Grasse existante (emplacement à définir)

3. Quelle traduction des scénarios sur le territoire?

- Un territoire très contraint (forte occupation humaine)
 - des passages **entunnel** lorsque la densité urbaine l'impose
 - des passages **en surface dès que possible** pour limiter les coûts (estimation: ¼ du trajet en surface dans les Alpes Maritimes)
- Coûts moyens de construction:
 - En surface: 10 à 20 millions d'€ par km
 - En viaduc: 40 à 50 millions d'€ par km
 - En tunnel: 80 à 100 millions d'€ par km

Vos questions sur les scénarios et leur traduction sur le territoire

Premiers avis et positionnements sur les scénarios

Les enjeux du territoire

4. Présentation des éléments distribués pour le prochain groupe de travail: 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

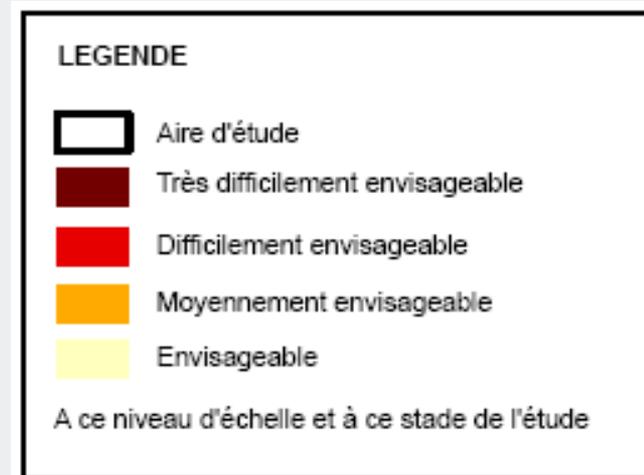
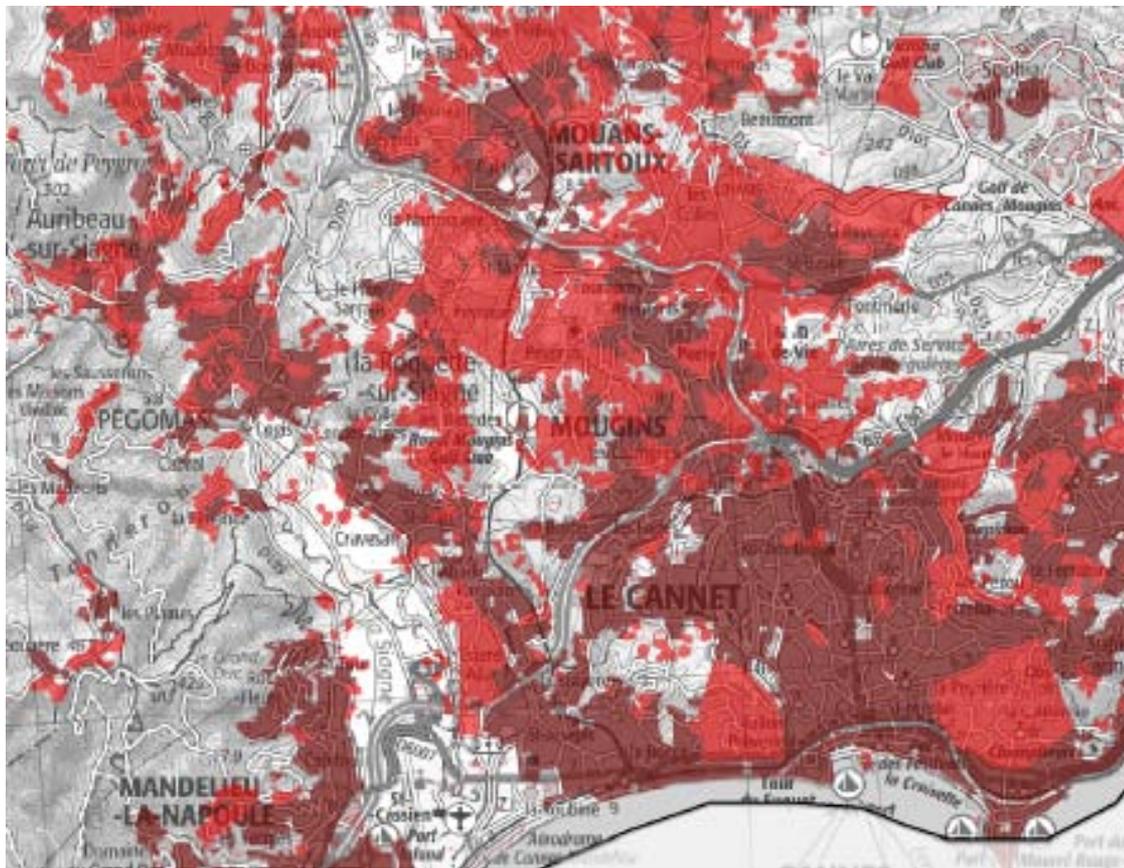
- Altitude
- Pente
- ...

3. Synthèse des zones les plus sensibles

4. **Zone d'Etude Préférentielle**

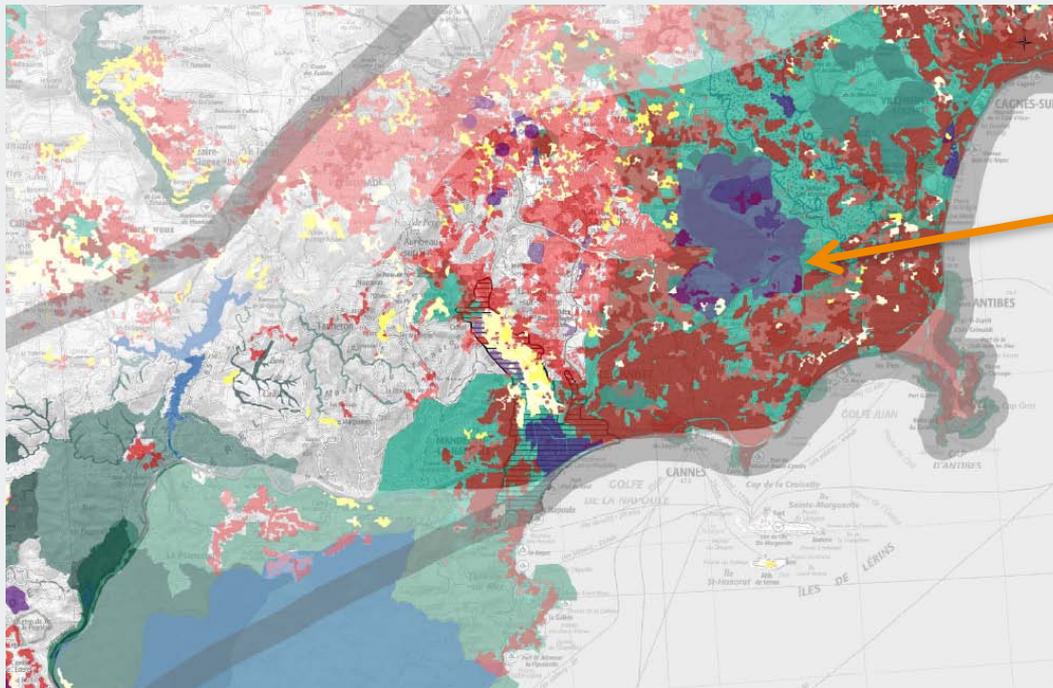
4. Présentation des éléments distribués pour le prochain groupe de travail: l'atlas géographique

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



4. 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

4. Présentation des principaux enjeux territoriaux

Différents enjeux globalement orientés Nord-Sud

- le massif du **Tanneron**
- la vallée de la **Siagne**, du **Loup**, de la **Brague**, etc.
- une **urbanisation pratiquement continue** de Grasse jusqu'à Cannes, et du littoral d'Antibes – Villeneuve-Loubet – Cagnes-sur-Mer
- des formations géologiques Nord-Sud
- des **espaces naturels** résiduels organisés en « poumon vert » (Parcs naturels départementaux de la Brague et de la Valmasque, plusieurs sites Natura 2000, arrêtés de protection de Biotope, en périmètre de site inscrit)

4. Présentation des principaux enjeux territoriaux

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)

4. Présentation des principaux enjeux territoriaux

- Dans tous les cas, le territoire est concerné par les conditions de la desserte de Cannes
- Un des enjeux de l'insertion de la ligne sera d'**identifier des points de passage possibles en surface** dans les espaces non urbanisés dans le département.

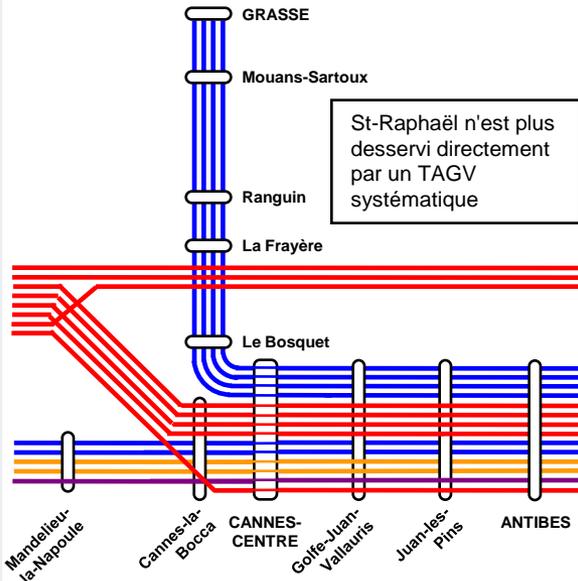
Vos questions sur les enjeux territoriaux

Annexes

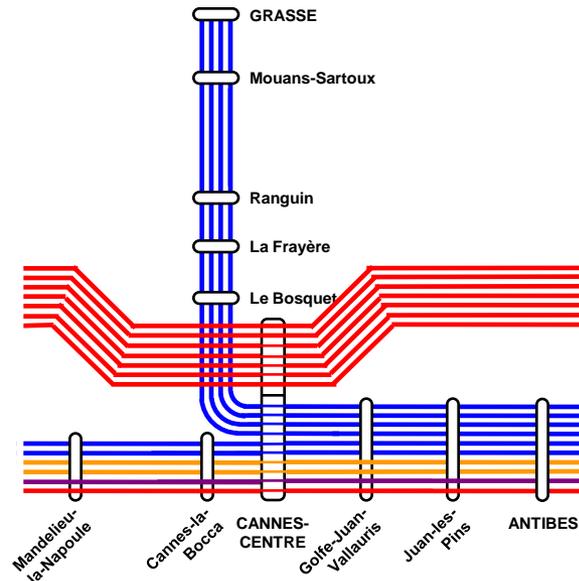
Comparaison avec les autres options étudiées

2040

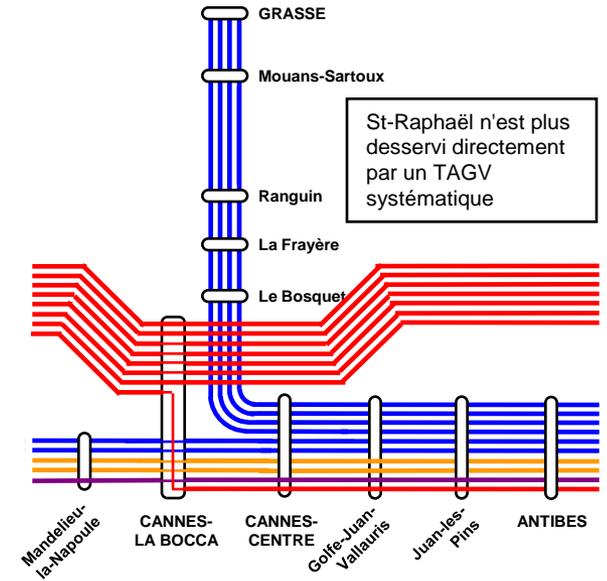
Cannes-centre surface



Cannes-centre souterrain



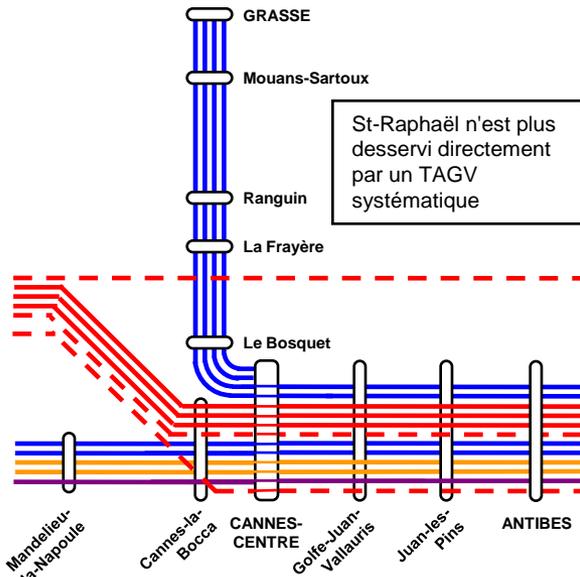
Cannes-la Bocca



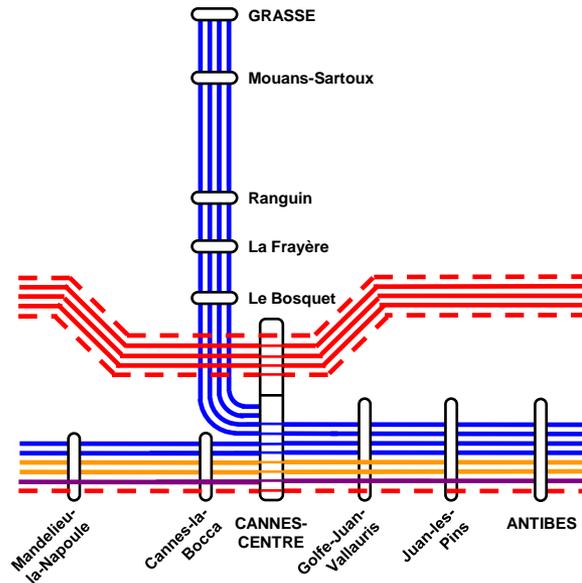
Comparaison avec les autres options étudiées

2023

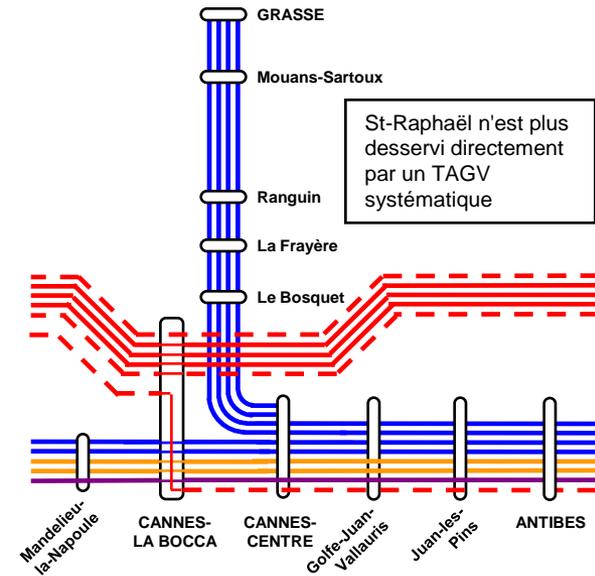
Cannes-centre surface



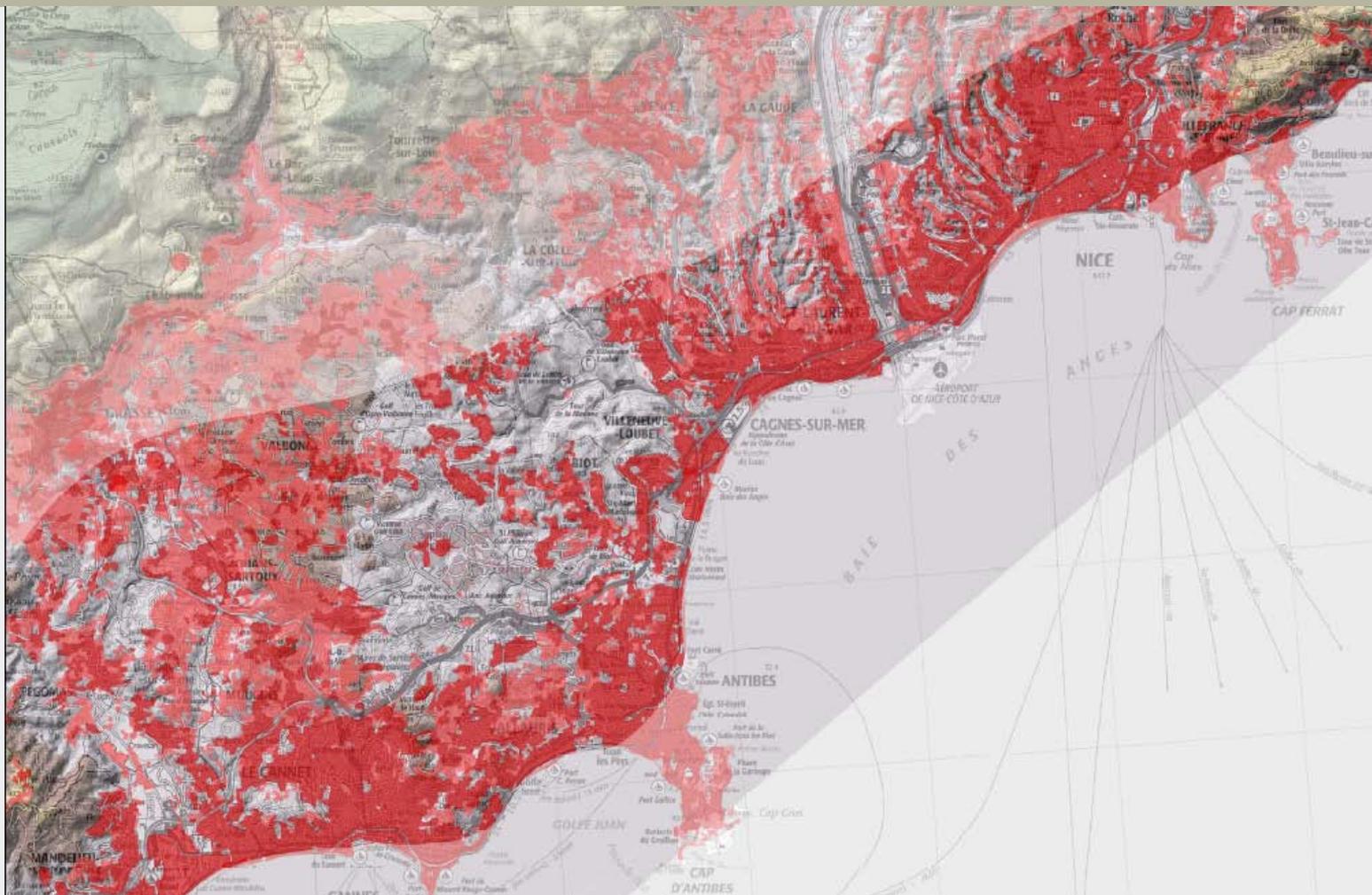
Cannes-centre souterrain



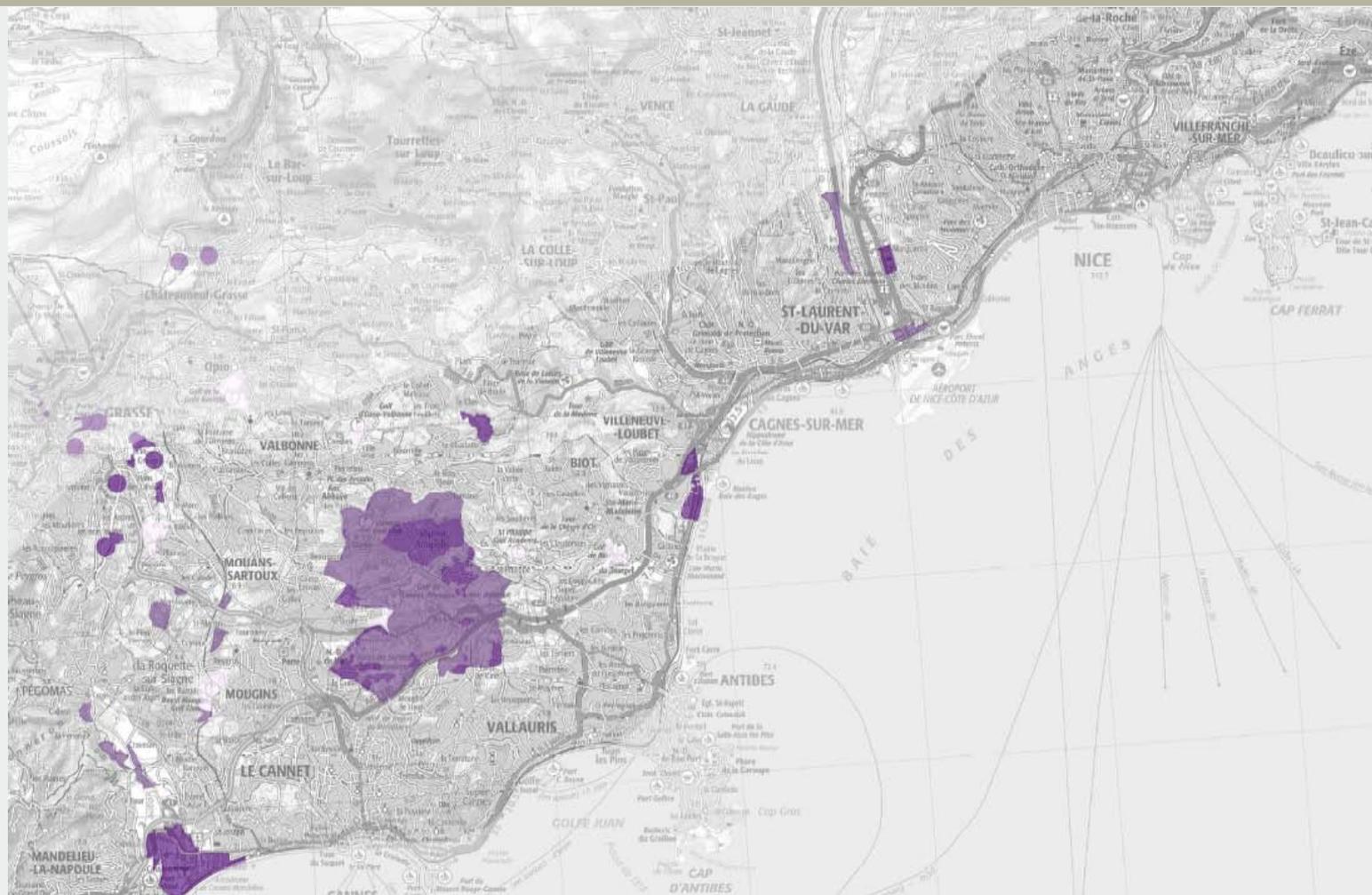
Cannes-la Bocca



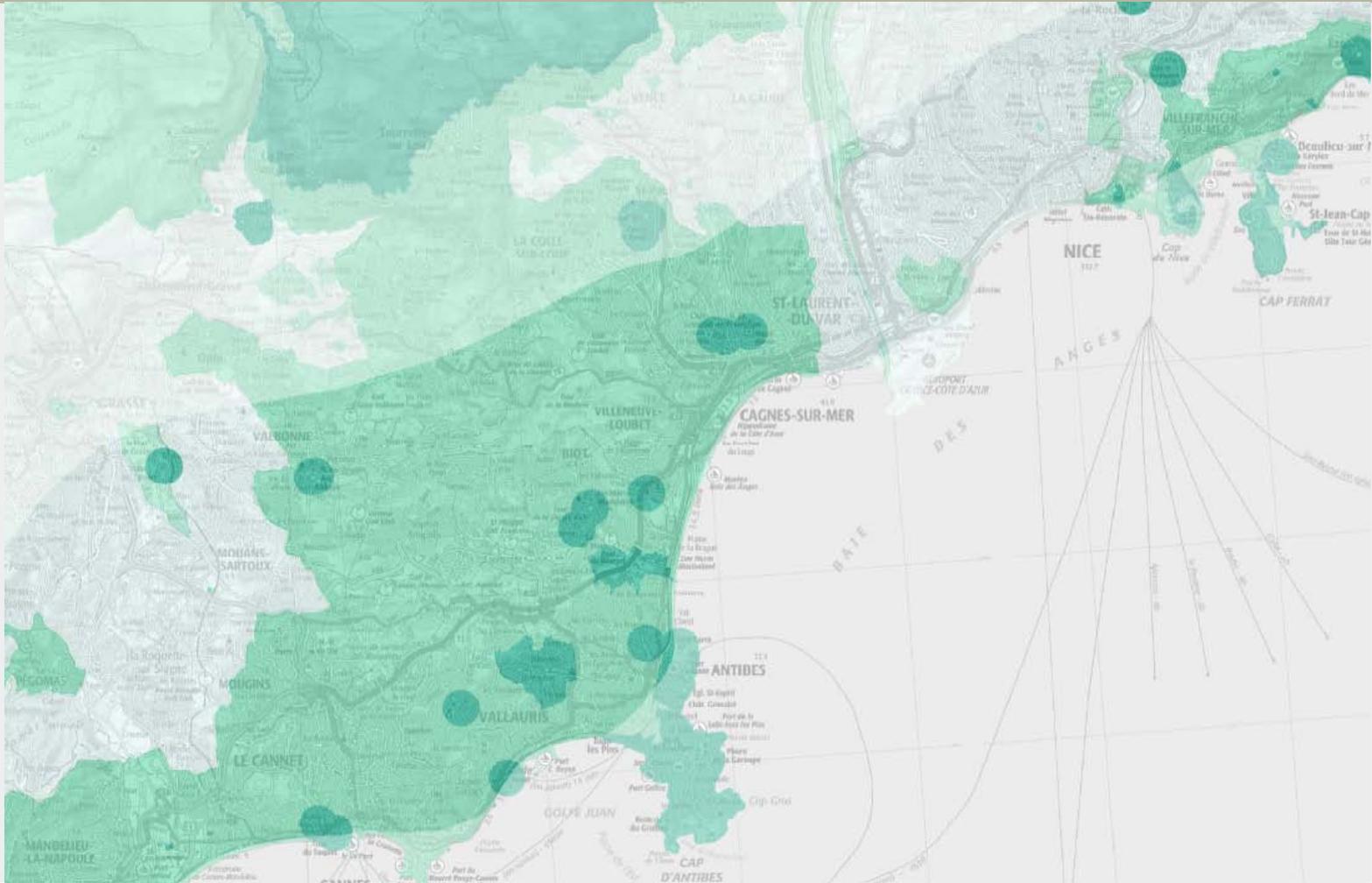
Carte de sensibilités : Urbanisation



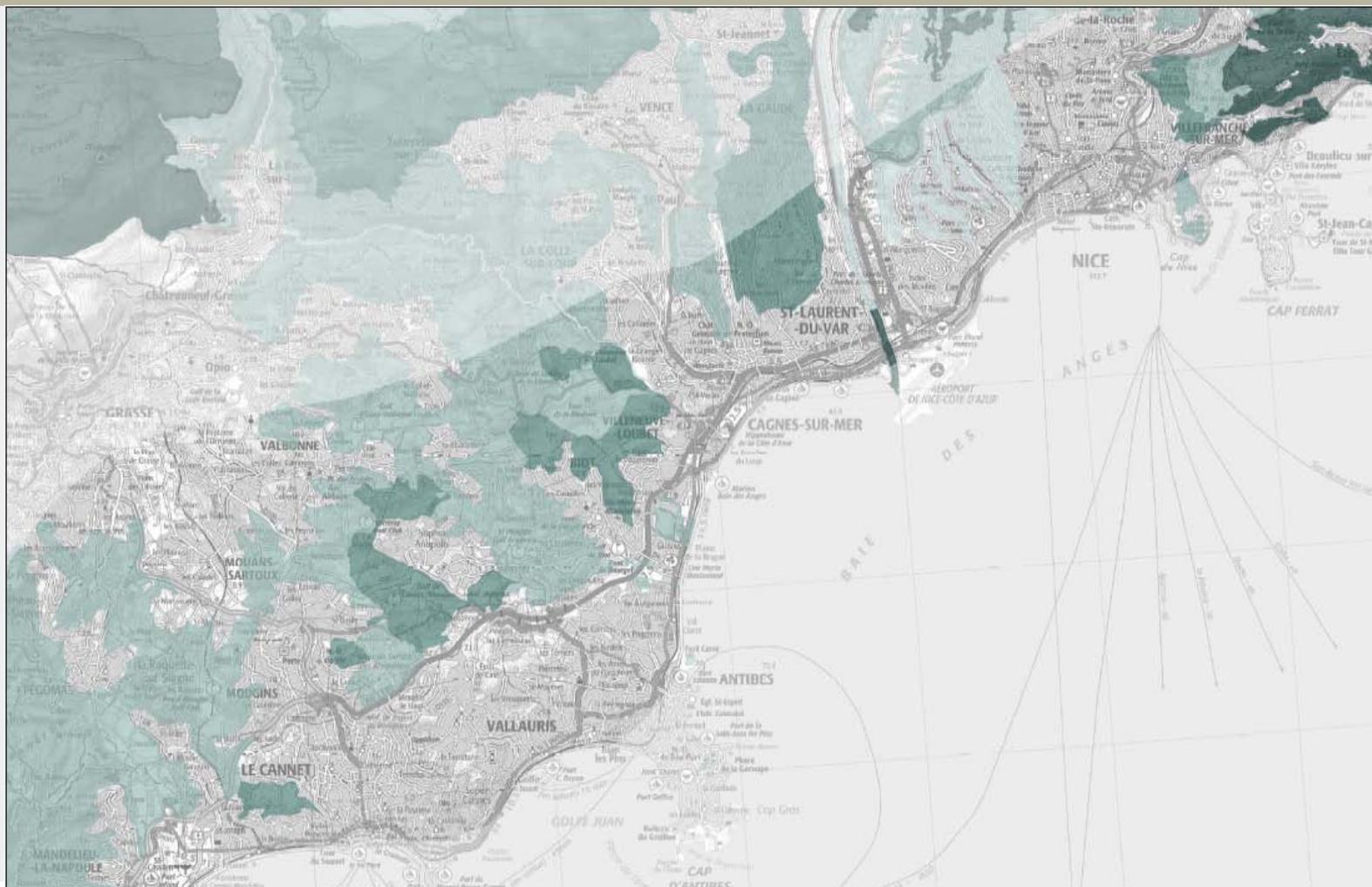
Carte de sensibilités : Zones d'activité



Carte de sensibilités : Paysage et patrimoine: protection réglementaire



Carte de sensibilités : Milieux naturels terrestres

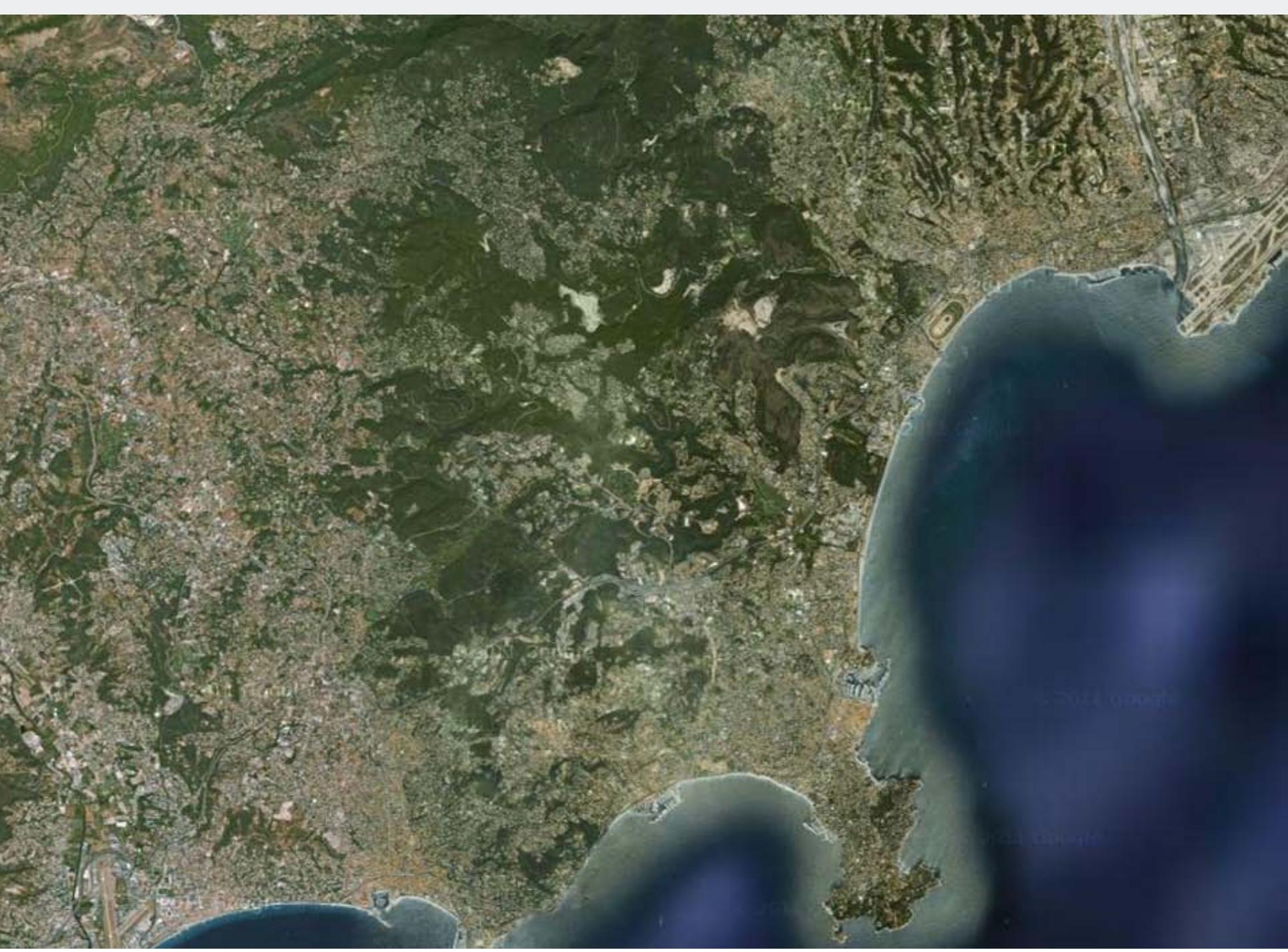


Carte de sensibilités : Milieux naturels aquatiques



Carte de sensibilités : Agriculture - viticulture





2.12 Comparaison des réticulaires selon les scénarios côté Est

2023



2.13 Comparaison des réticulaires selon les scénarios côté Est

2040



Nice 2023

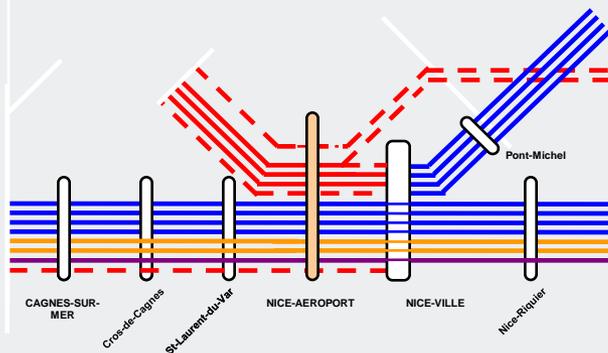
Gare principale GV: Nice-Aéroport

Hypothèse: dans les 3 variantes où Nice a 2 gares sur la ligne Aix – Italie, 1 seul des 2 sillons TAGV dessert les 2 gares.

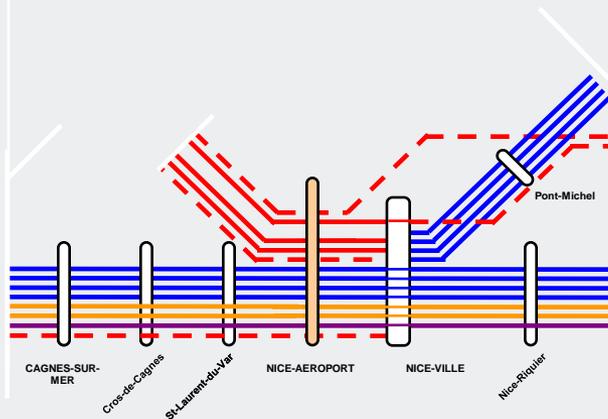
Raison: ne pas pénaliser les temps de parcours des plus longues liaisons internationales tout en permettant une liaison directe Gênes – Monaco – Nice-Aéroport (SRGV). Le sillon choisi dessert toutes les gares d'Avignon à Nice.

Gare principale GV: Nice-Thiers

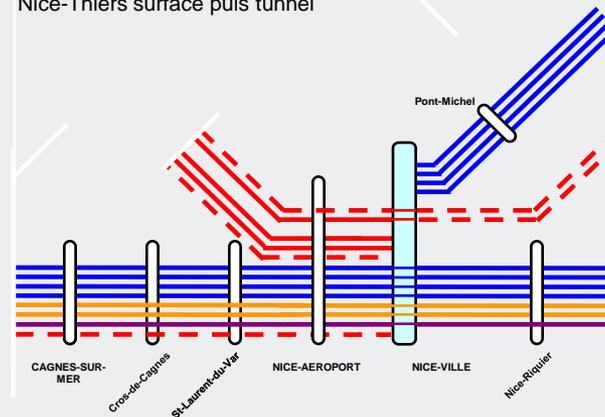
Tunnel filant



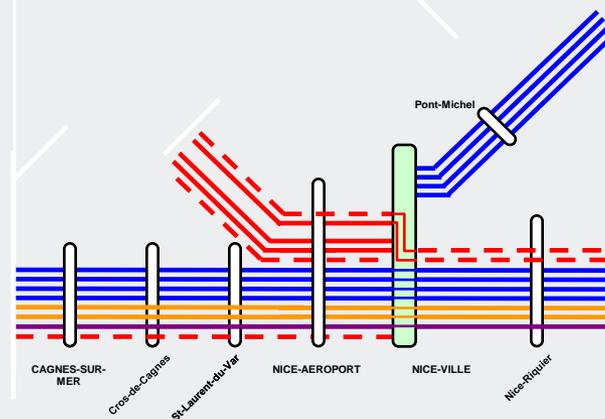
Tunnel filant + raccordement St-Roch



Nice-Thiers surface puis tunnel



Aménagement ligne existante



Nice 2040

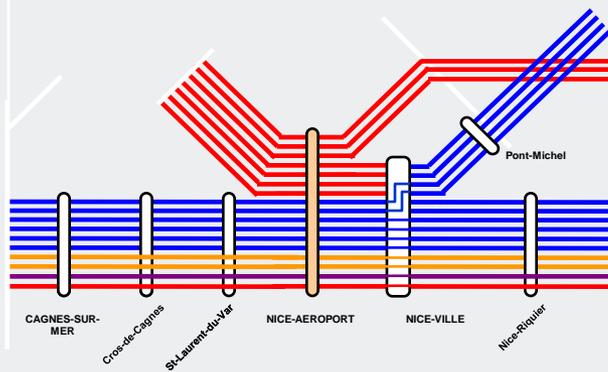
Gare principale GV: Nice-Aéroport

Hypothèse: dans les 3 variantes où Nice a 2 gares sur la ligne Aix – Italie, 1 seul des 3 sillons TAGV dessert les 2 gares.

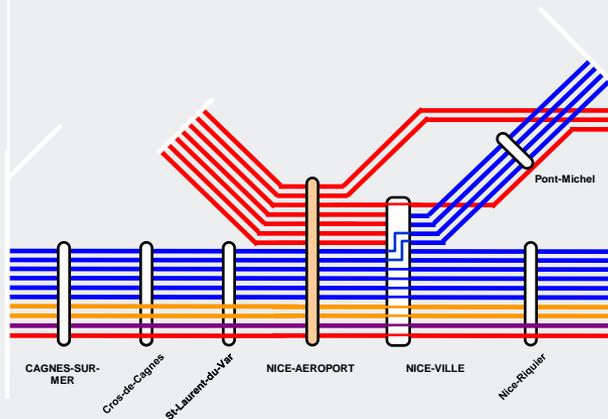
Raison: ne pas pénaliser les temps de parcours des plus longues liaisons internationales tout en permettant une liaison directe Gênes – Monaco – Nice-Aéroport (SRGV). Le sillon choisi dessert toutes les gares d'Avignon à Nice.

Gare principale GV: Nice-Thiers

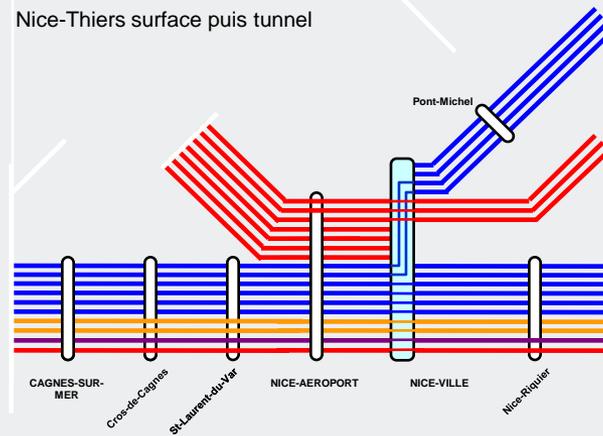
Tunnel filant



Tunnel filant + raccordement St-Roch



Nice-Thiers surface puis tunnel



Aménagement ligne existante

