



Groupe de Travail Nice

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

23 septembre 2011



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

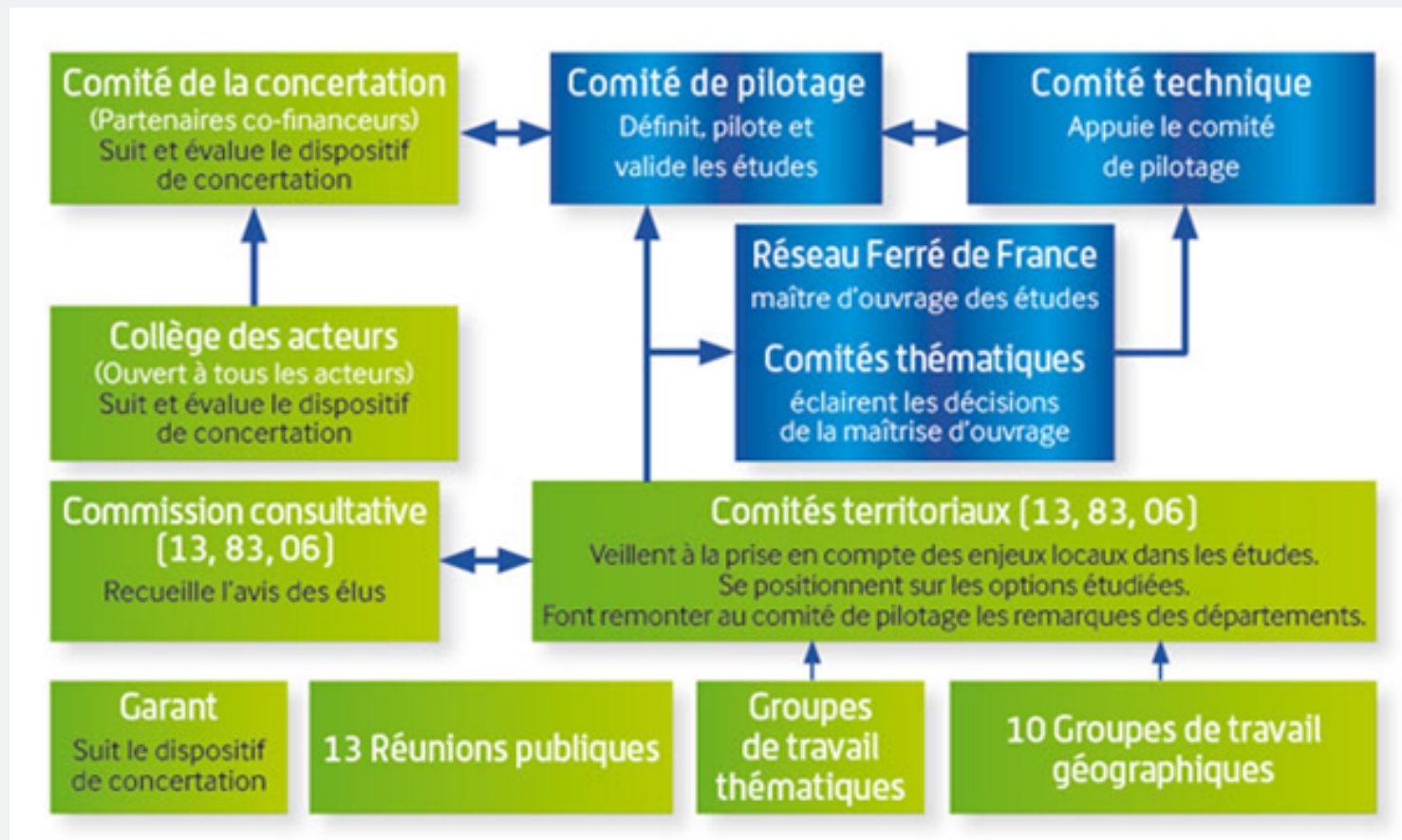
Installation du groupe de travail

1. Composition du Groupe de Travail

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

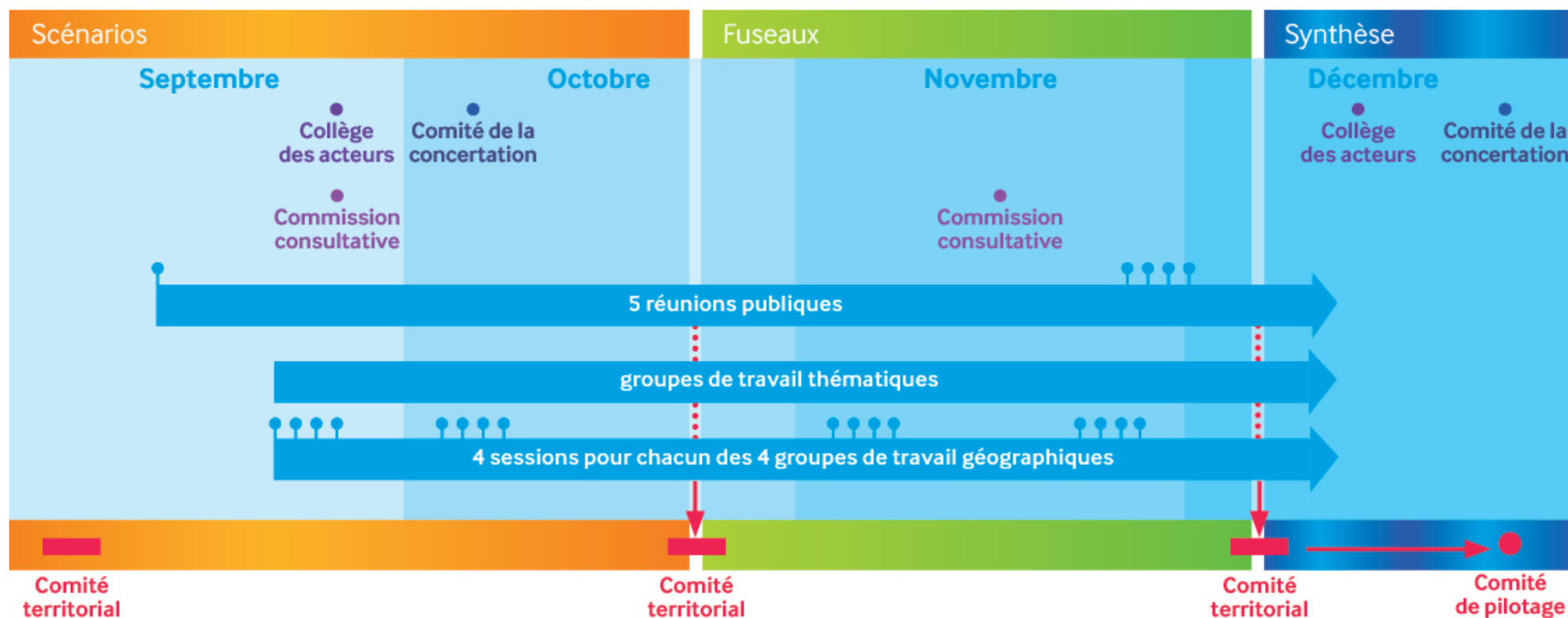
- Débattre des enjeux locaux des études
- Emettre un avis sur les scénarios préférentiels, les fuseaux de passage dans le cadre des orientations données en Comité de Pilotage
- Etudier, par zones géographiques, les différentes solutions envisagées et en rechercher éventuellement de nouvelles

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
Nice	23 Septembre 2011	14h-18h	Nice Maison du séminaire, 29 boulevard Franck Pilatte
Nice	7 Octobre 2011	14h-18h	
Nice	14 Novembre 2011	14h-18h	
Nice	25 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

- Des **objectifs** ambitieux :
 - véritable desserte ferroviaire d'ambition régionale et nationale, avec des temps de parcours correspondant aux normes d'aujourd'hui : **1h entre Marseille et Nice (enjeu de développement et de cohésion)**
 - Un désenclavement des Alpes-Maritimes par une desserte dense et fiable en TAGV: 5 TAGV / heure en 2023, **9 TAGV / heure en 2040**
 - renforcement de l'offre pour les déplacements quotidiens : jusqu'à **8 TER/h en pointe** entre Cannes et Menton (passant par Nice) et 4 TER/h entre Nice et Drap-Cantaron
 - Une **vraie liaison avec l'Italie** : 7 trains transfrontaliers / h en pointe

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

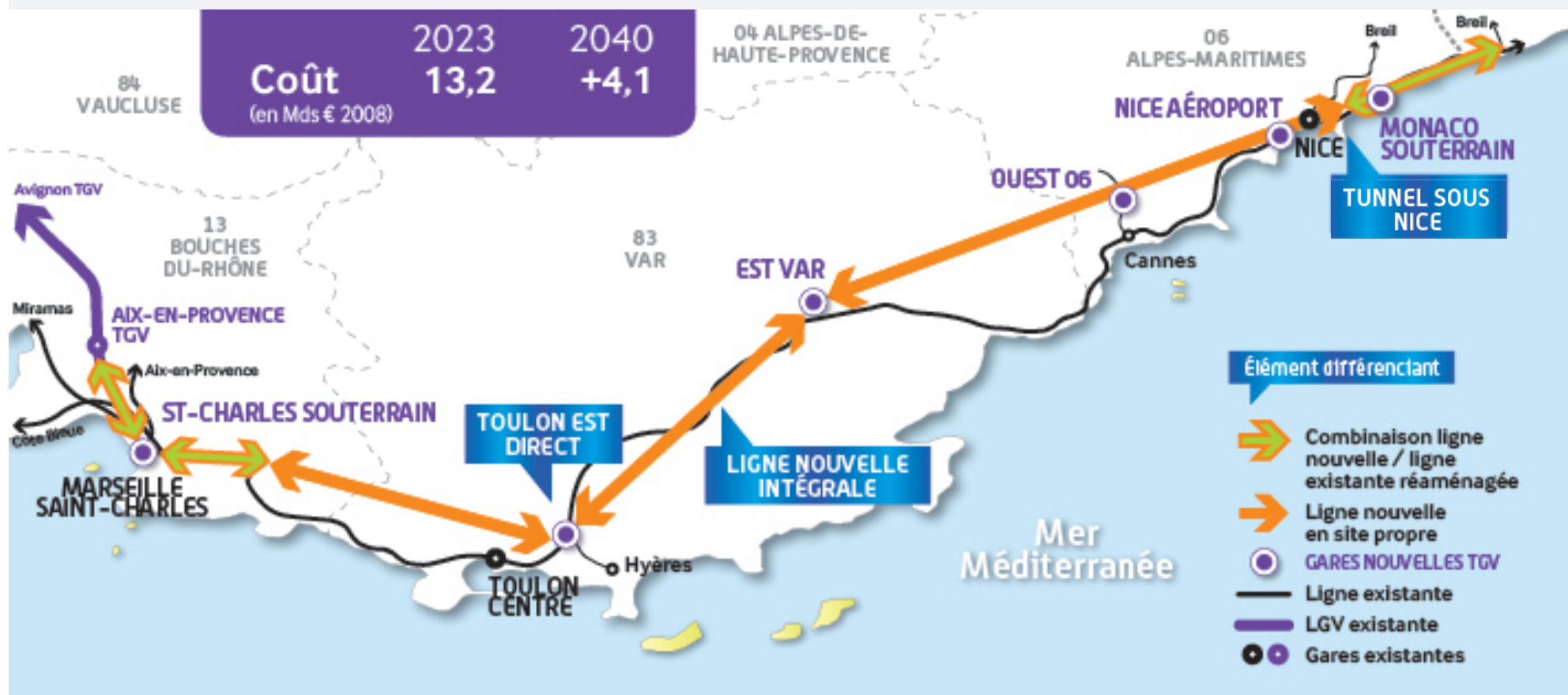
2. Scénario 1

Le plus proche des centres villes



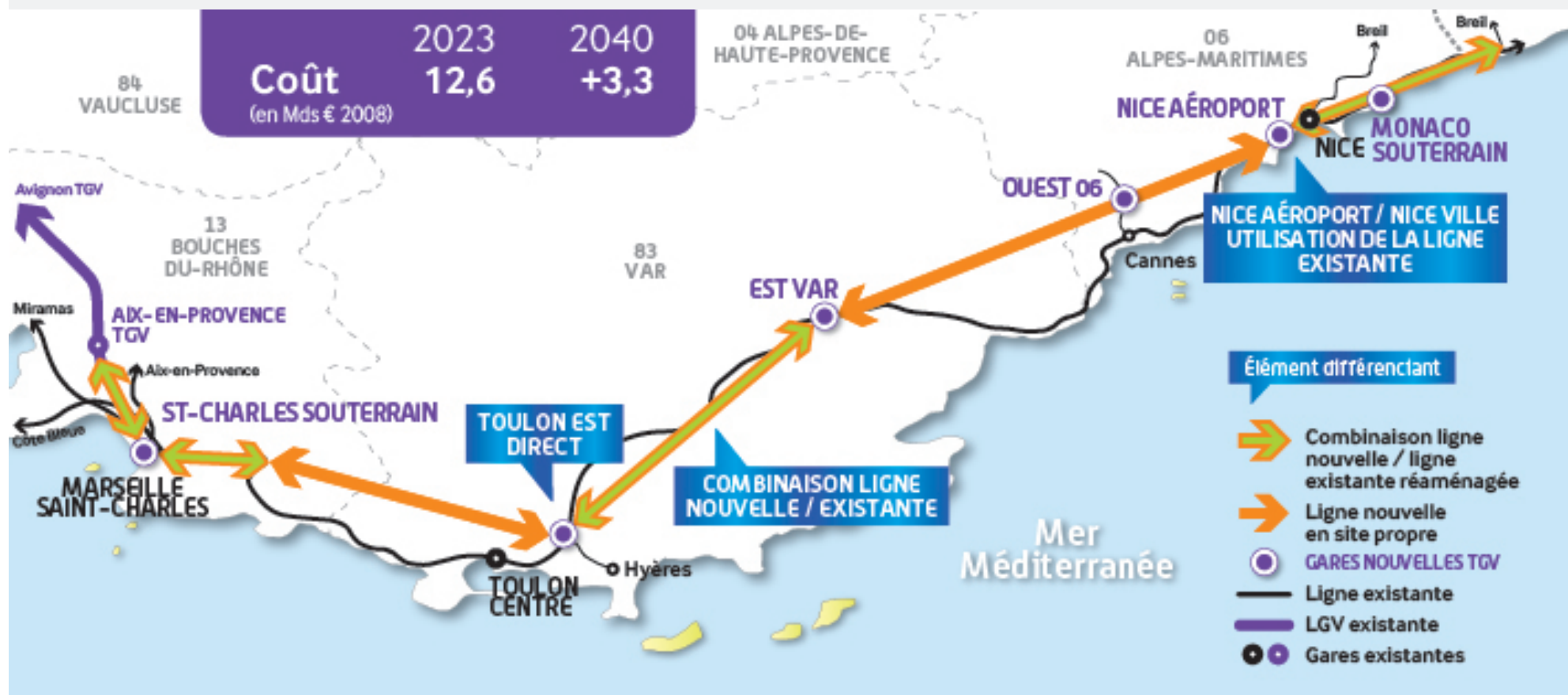
2. Scénario 2

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

- Plaqueette 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 »

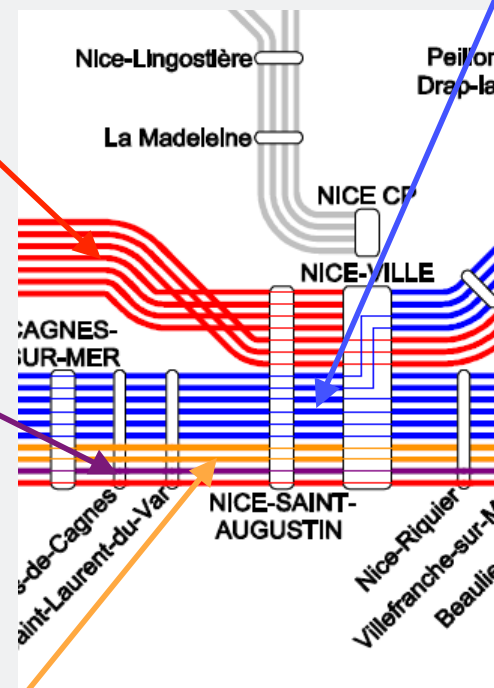
2. Lecture d'un réticulaire

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

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

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

□ **TER omnibus par heure de pointe dans chaque sens**



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)

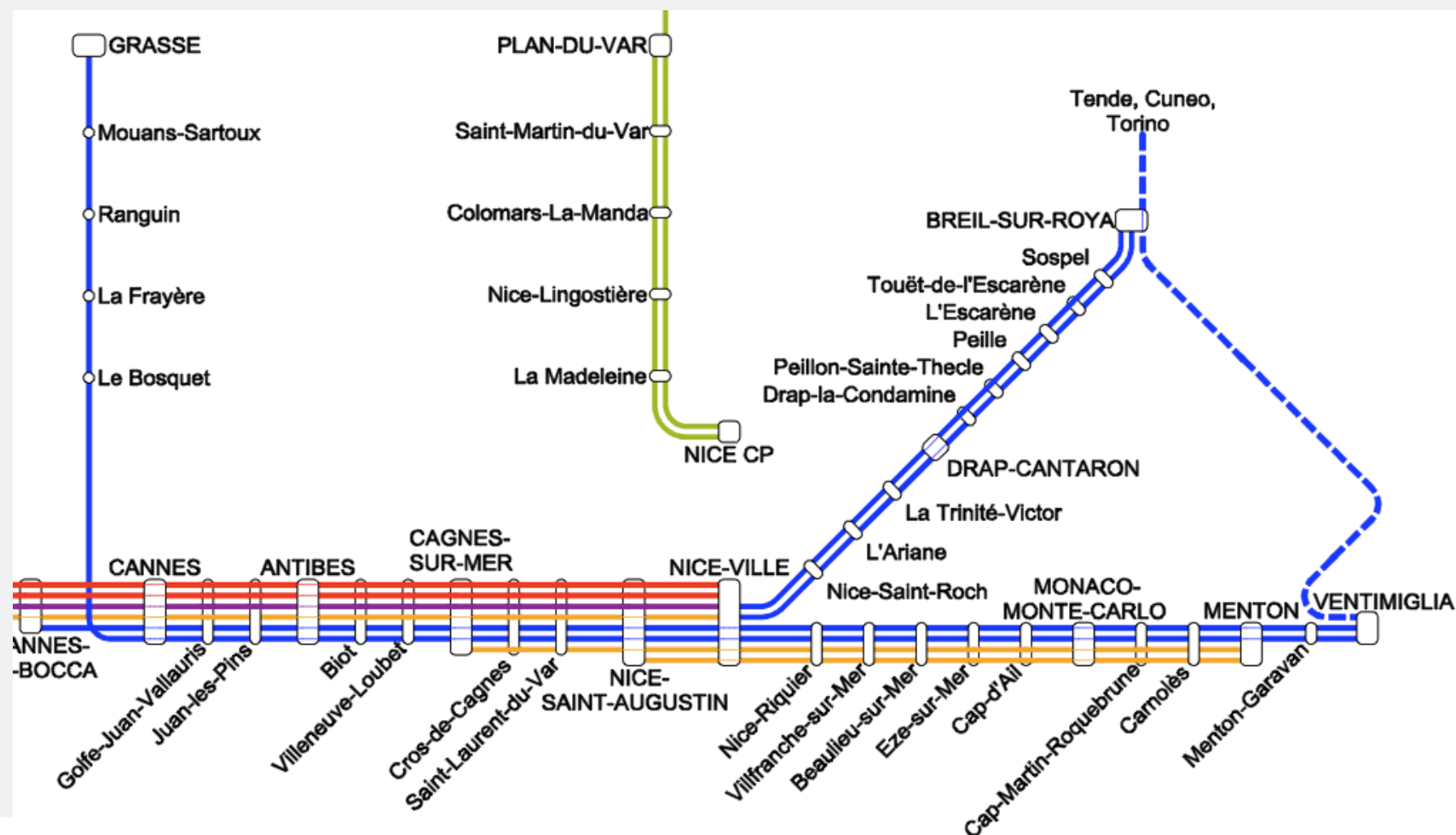
Desserte des gares intermédiaires :

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

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

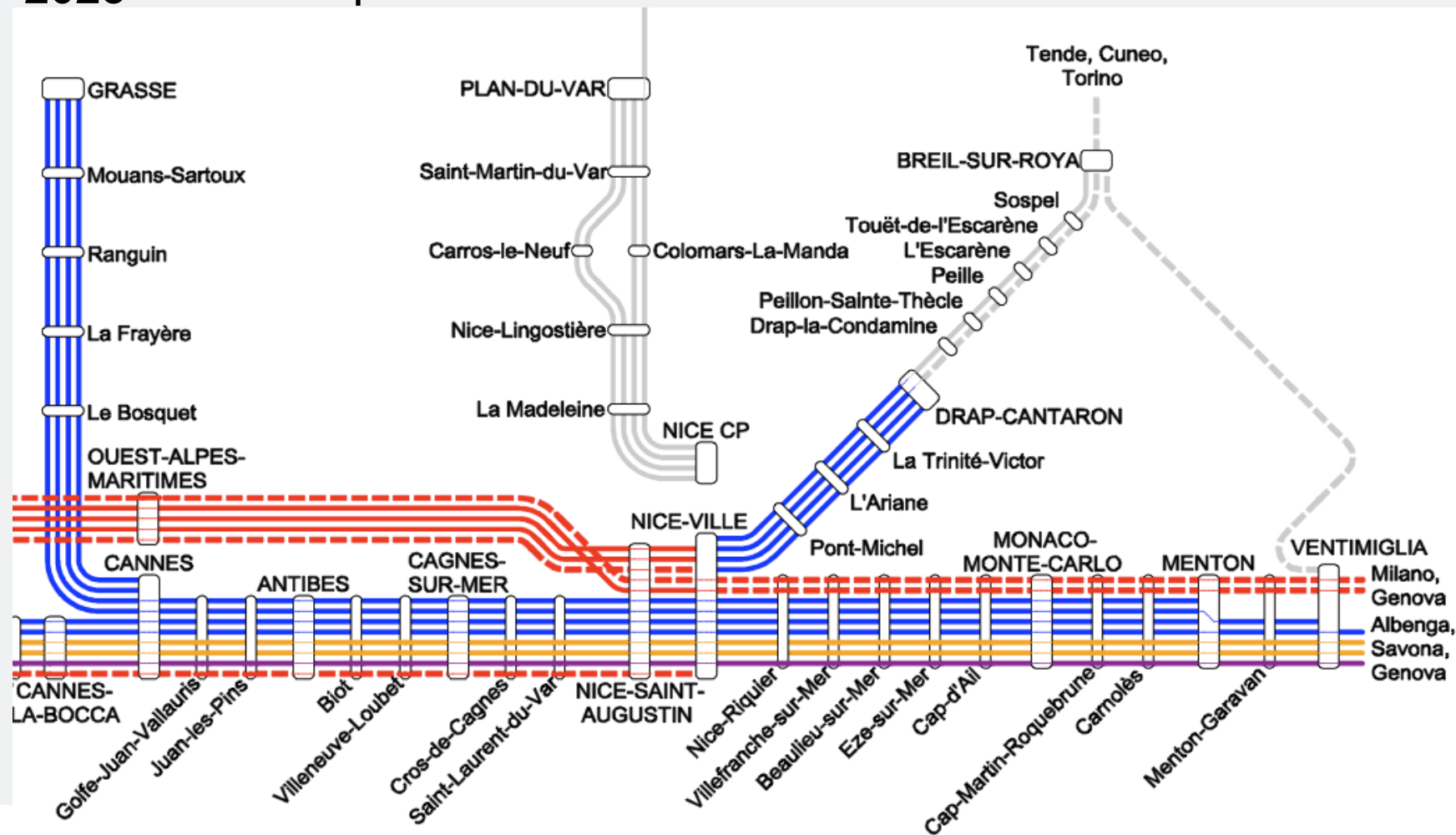
Etat actuel



2. Traduction en dessertes prévues sur le secteur

2023

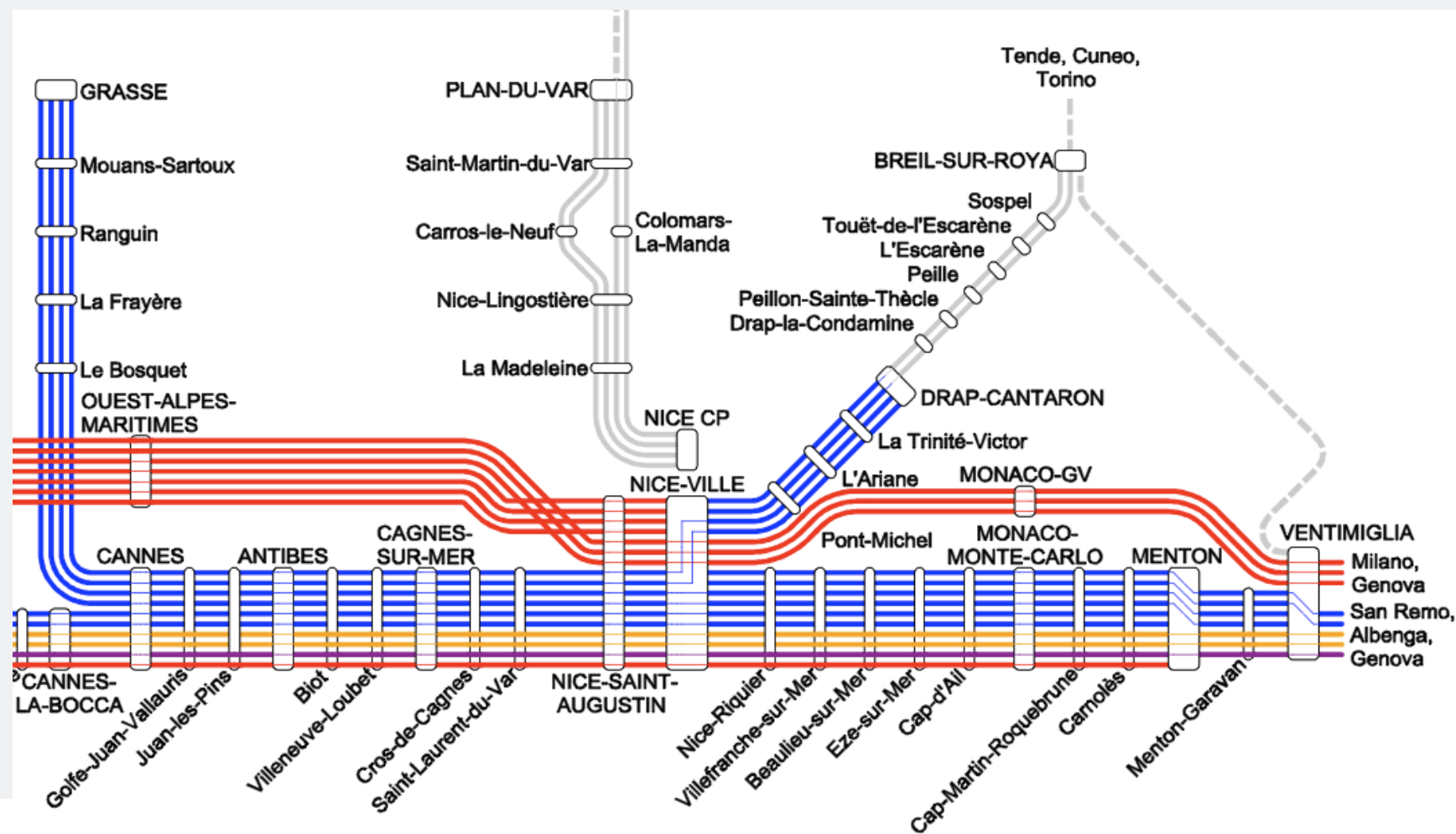
En plus à Nice : 2,5 TAGV/H/sens, 2 TER /h /sens et continuité des TER semi-directs de part et d'autre de Nice



2. Traduction en dessertes prévues sur le secteur

2040

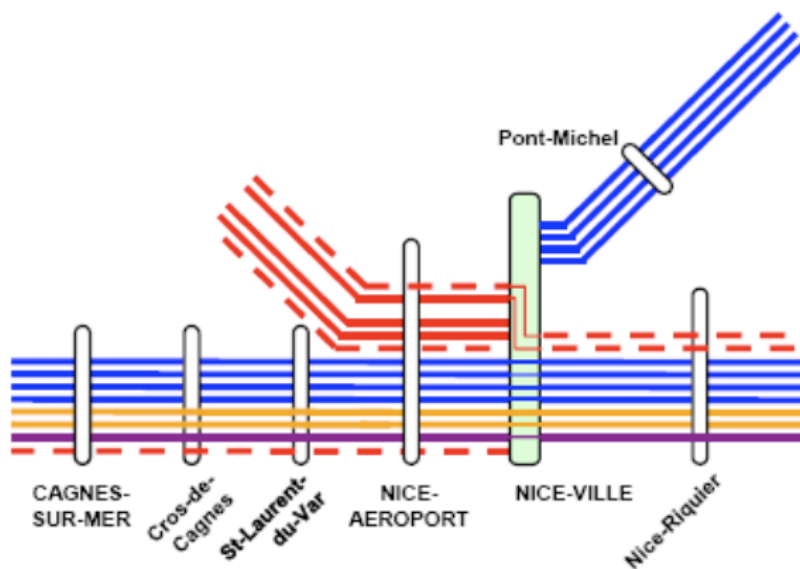
A Nice, en plus par rapport à 2023 : 3 TAGV/h /sens et 2 TER /h /sens



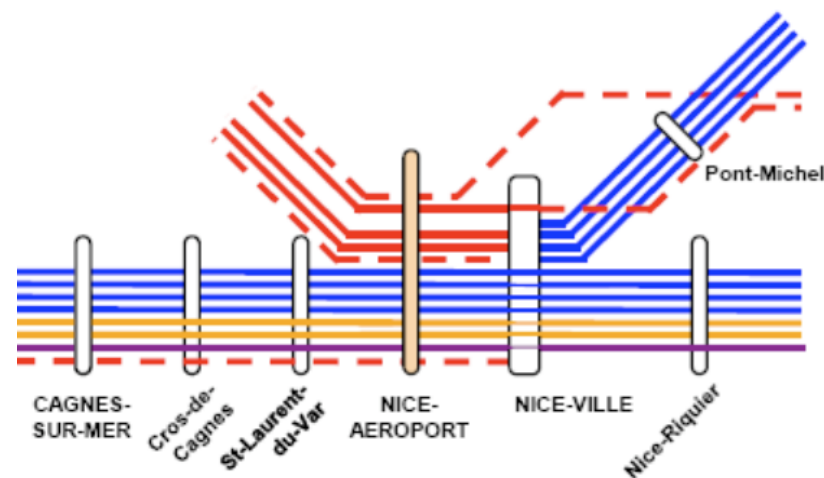
2. Comparaison des réticulaires selon les scénarios

2023

Scénarios 1, 3 et 4



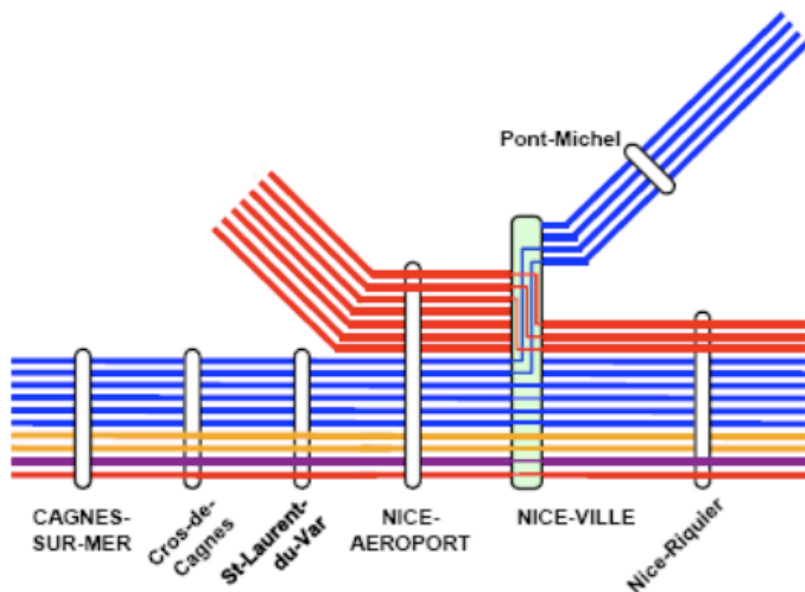
Scénario 2 (tunnel filant)



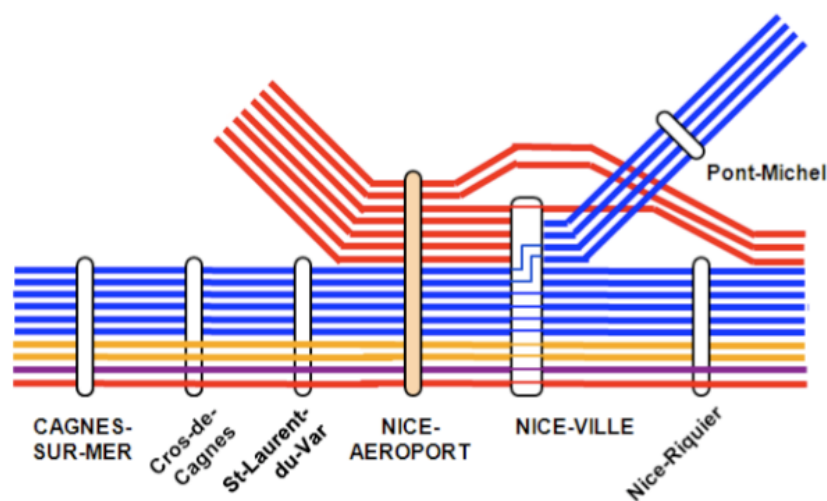
2. Comparaison des réticulaires selon les scénarios

2040

Scénarios 1, 3 et 4



Scénario 2 (tunnel filant)



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?

- Tous les scénarios prévoient la création d'une **gare nouvelle** « Nice-Aéroport »
- Une traversée en surface rendue possible par la **domestication des trains** entre Nice-Aéroport et Nice-Ville avec des gares dimensionnées pour le stockage des trains
- Ou bien une traversée en tunnel (- : plus complexe et plus onéreux; + : meilleure fiabilisation du système)
- L'autre enjeu pour le territoire de la comparaison entre scénarios est lié au temps de parcours (**entre 4h et 4h24** entre Paris et Monaco selon les scénarios).

3. Quelle traduction des scénarios sur le territoire?

- Un territoire très contraint (forte occupation humaine)
 - des passages **en tunnel** 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

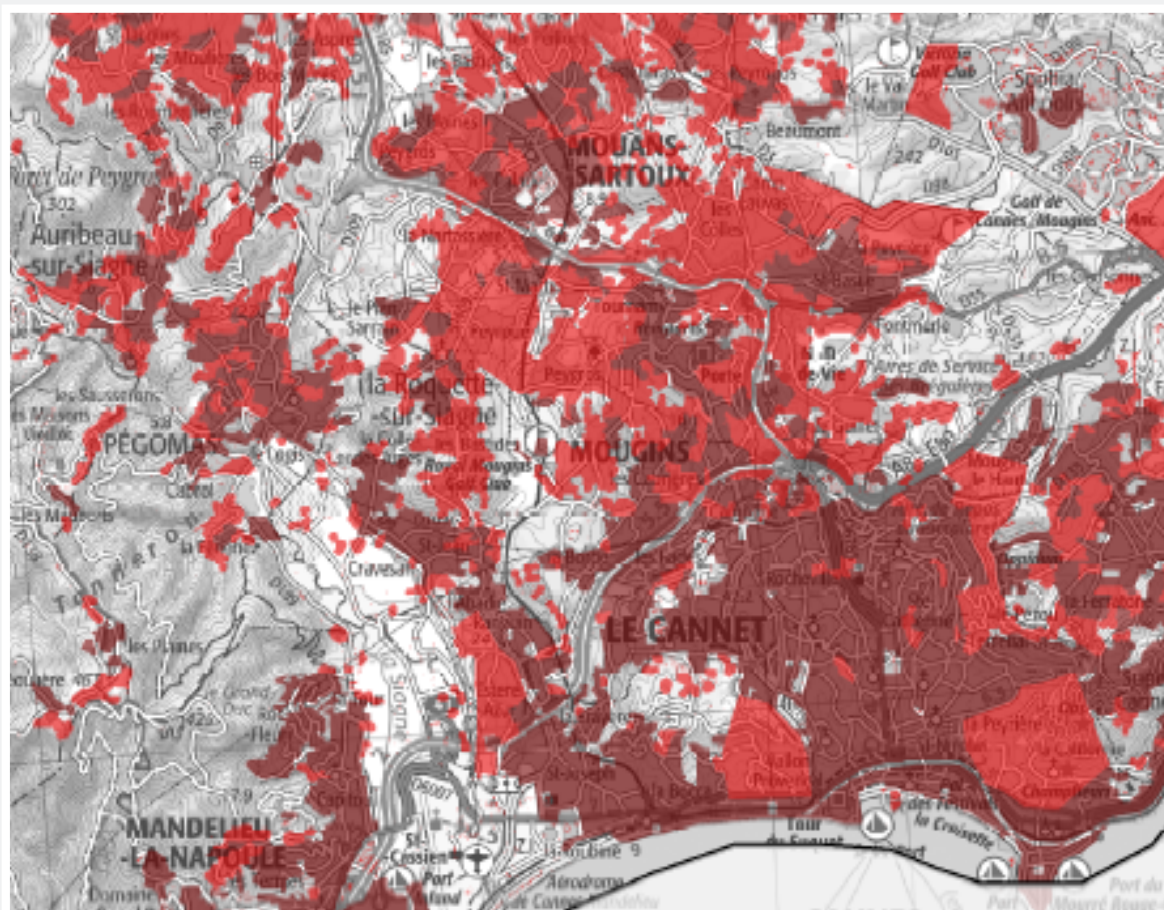
- Altitude
- Pente
- ...

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



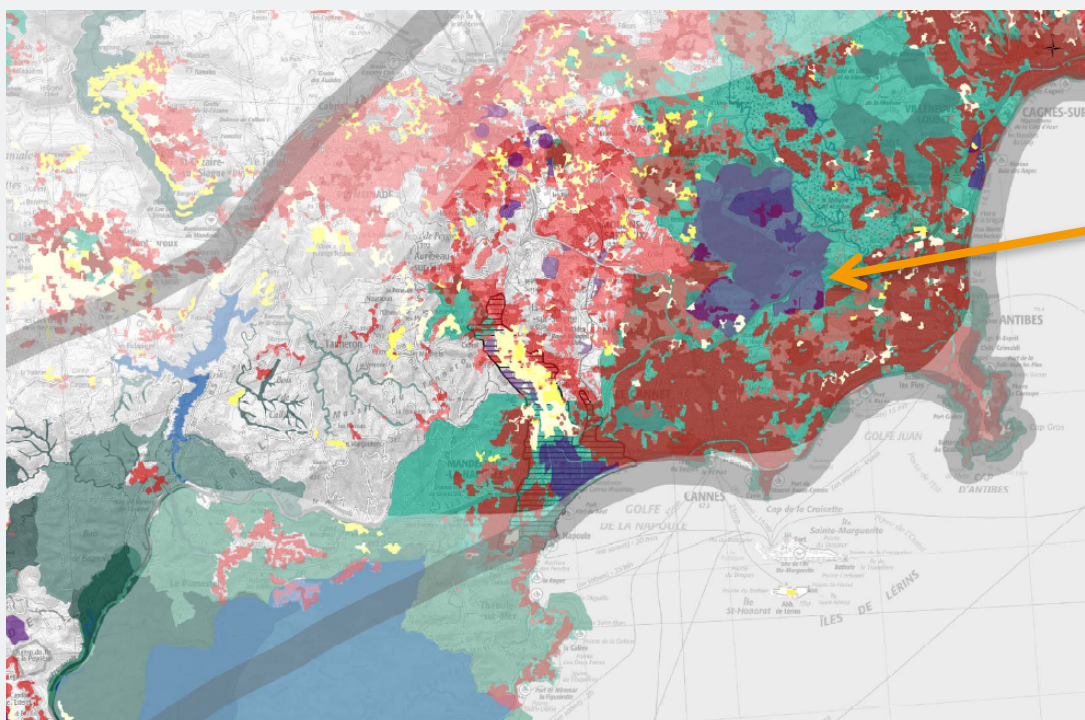
LEGENDE

-  Aire d'étude
-  Très difficilement envisageable
-  Difficilement envisageable
-  Moyennement envisageable
-  Envisageable

A ce niveau d'échelle et à ce stade de l'étude

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

Les enjeux de la vallée du Var

- La 5^{ème} agglomération française (**densité urbaine**)
- Un **cadre de vie** exceptionnel
- Interconnexion avec l'OIN et le **plan de développement des transports**
- De forts **enjeux environnementaux** (risque inondations, nappe alluviale de 20 m d'épaisseur, périmètre Natura 2000)

Délimitation de la ZEP

- Sur ce territoire, l'essentiel du projet se fera soit **autour des lignes existantes**, soit en **tunnel** (relief, urbanisation): les contraintes environnementales ont donc beaucoup moins de poids
- La ZEP a donc ici été délimitée de manière à définir un **couloir enveloppant tous les passages envisageables du projet en tunnel**

4. Présentation des principaux enjeux territoriaux

Des enjeux d'insertion très spécifiques:

- **Protection sonore** (pour utilisations de la ligne existante)
- **Insertion urbaine** de l'élargissement de certaines lignes existantes (entre Nice-Ville et Nice-Saint-Roch, entre Nice-Saint-Roch et Drap)
- **Contraintes liées au creusement** de tunnels en site urbain (évacuation des matériaux, insertion des têtes de tunnel...)
- Compatibilité des tunnels avec la **protection de la ressource en eau** (aquifères karstiques et nappe du Var)

Vos questions sur les enjeux territoriaux