LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

VISUELS COMPLÉMENTAIRES

RÉUNION PUBLIQUE LOCALE – MOUGINS

18 OCTOBRE 2016

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

FINANCEMENT DU PROJET LNPCA

+ Financements européens

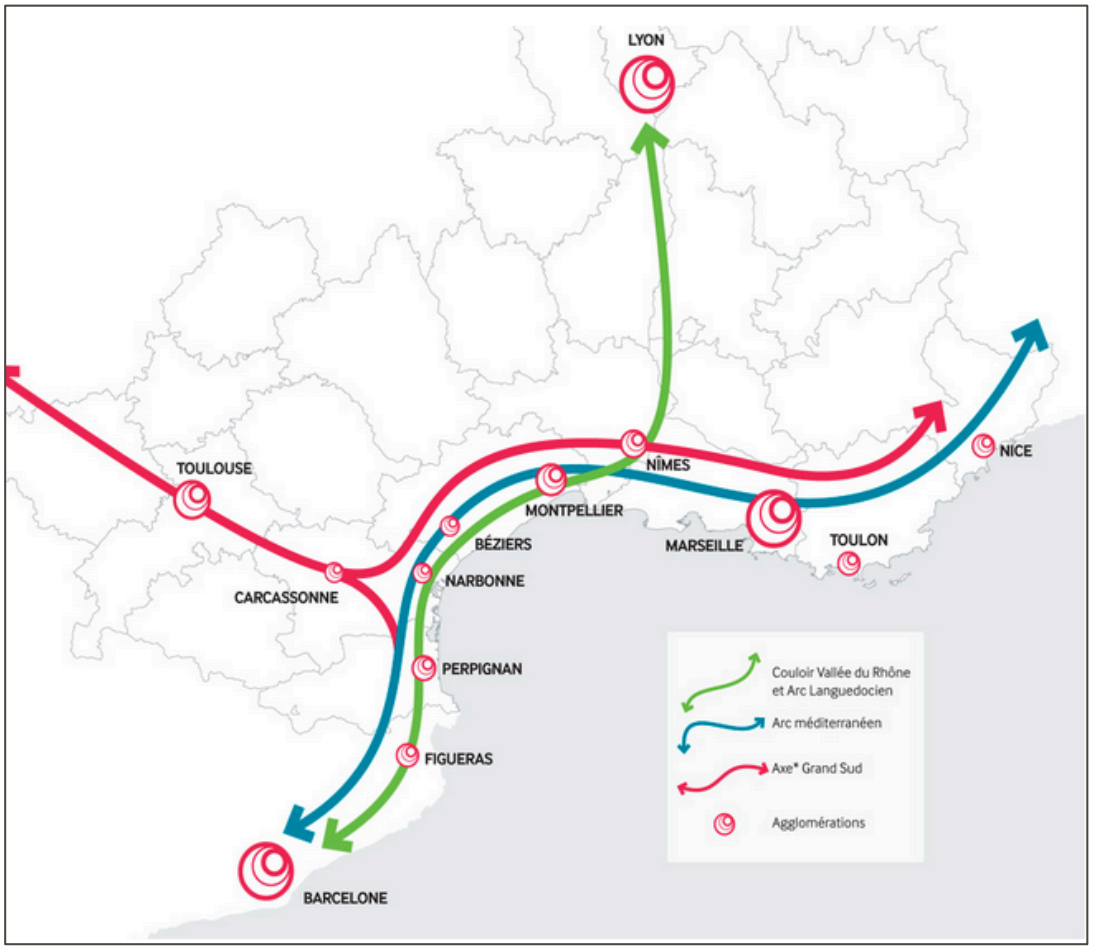
- 26 Mds € investis par l'Europe pour les corridors de transport → 5,6 M€ alloués pour la phase études

+ Mission financement à créer

- Sources possibles
- Clés de financement
- Montage juridique

+ Exemples de contributions

- SNCF / péages supplémentaires
- Etat + collectivités
- Montages fiscaux
  - CDG Express : taxe 1 € / billet avion
  - Ecotaxe régionale



+ AFFINER LA STRATEGIE / AVANCEMENT DES ETUDES

- Une fois la variante de tracé retenue :
  - Préciser la **qualité des roches traversées** (sondages)
  - définir ainsi les **caractéristiques des déblais** (granulométrie, composition) / **modes de creusement** (tunnelier / méthode traditionnelle)
  - Préciser le **devenir des matériaux :** réutilisation sur le projet, valorisation, stockage et leur destination
  - Comparer les localisations possibles des **points de creusement et d'évacuation des matériaux**
    - ✓ Espaces disponibles pour les installations de chantier
    - ✓ Proximité de voies d'évacuation – fer, route, mer
    - ✓ Risques de nuisance
    - ✓ Destination des matériaux
- Stratégie de gestion des matériaux présentée à l'enquête publique

+ OPÉRATIONS PILOTES DE RESTAURATION ENVIRONNEMENTALE

Pertinence et la faisabilité de mesures de **restauration environnementale pilote**

- Rechargement de plage
- Restauration de cours d'eau
- Réhabilitation d'anciennes carrières…



Exemple du tunnel du St Gothard, Suisse

Dépôt des matériaux dans le lac d'Uri pour recréer le delta de la Reuss et « réparer » d'anciennes extractions

Exemple projet Crossrail, Londres

Les matériaux sont réutilisés pour reprofiler le terrain et créer une mosaïque de lagunes et d'îlots rehaussés



+ QUELQUES CHIFFRES – AMÉNAGEMENT DE PRIORITÉ 1

- **8 millions de m³ extraits**
  - Nœud ferroviaire marseillais : entre 2,6 et 3,4 millions de m³, selon les variantes
  - nœud ferroviaire azuréen : entre 4,3 et 5,2 millions de m³ selon les variantes

- En comparaison sur d'autres projets

Grand Paris Express 200 km de ligne de métro, création de 68 gares nouvelles entre 2016 et 2030. Roches meubles (marnes claires, argiles). Trois catégories : inertes, sulfatées et polluées	40 à 43 millions de tonnes de déblais sur la période 2016 à 2030 → environ **20 millions** de m³ de déblais
LGV BPL : **LGV Bretagne-Pays de Loire** 182 km de ligne nouvelle, 32 km de raccordements ferroviaires.	**29 millions** de m³ de déblais → 11 millions de m³ de dépôts de matériaux excédentaires
Tunnel Saint Gothard (Suisse) : 2 tubes 57km	23,8 millions de tonnes de matériaux d'excavation → environ **11 millions** de m³ de déblais

+ Prise en compte du risque inondation :
→ pas d'aggravation du risque inondation

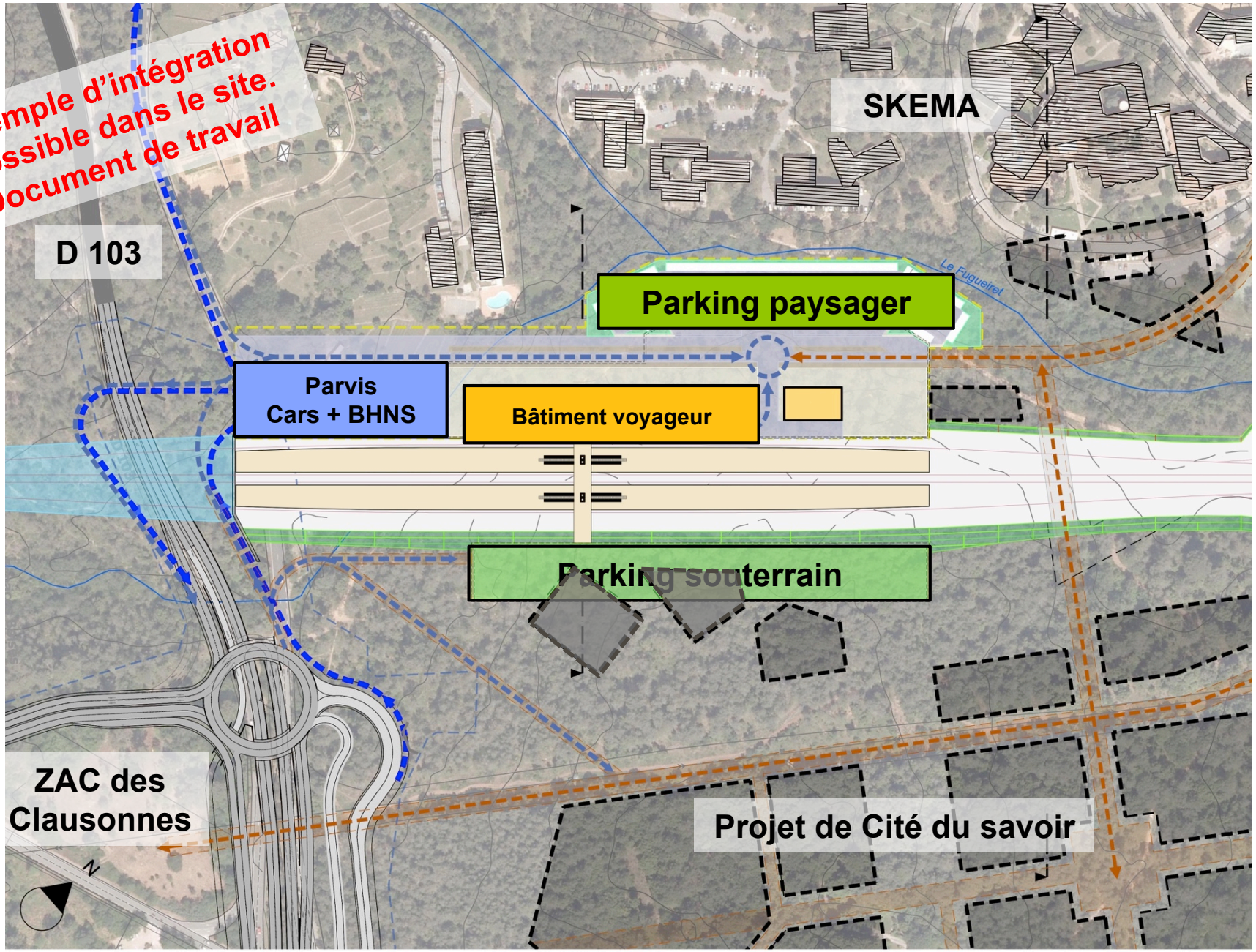
- Exploitation des outils de connaissance du risque inondation
  - Atlas des Zones inondables (AZI)
  - Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi)

- Collaboration / concertation et conception étroite avec les services de l'Etat concernés : DDTM et DREAL

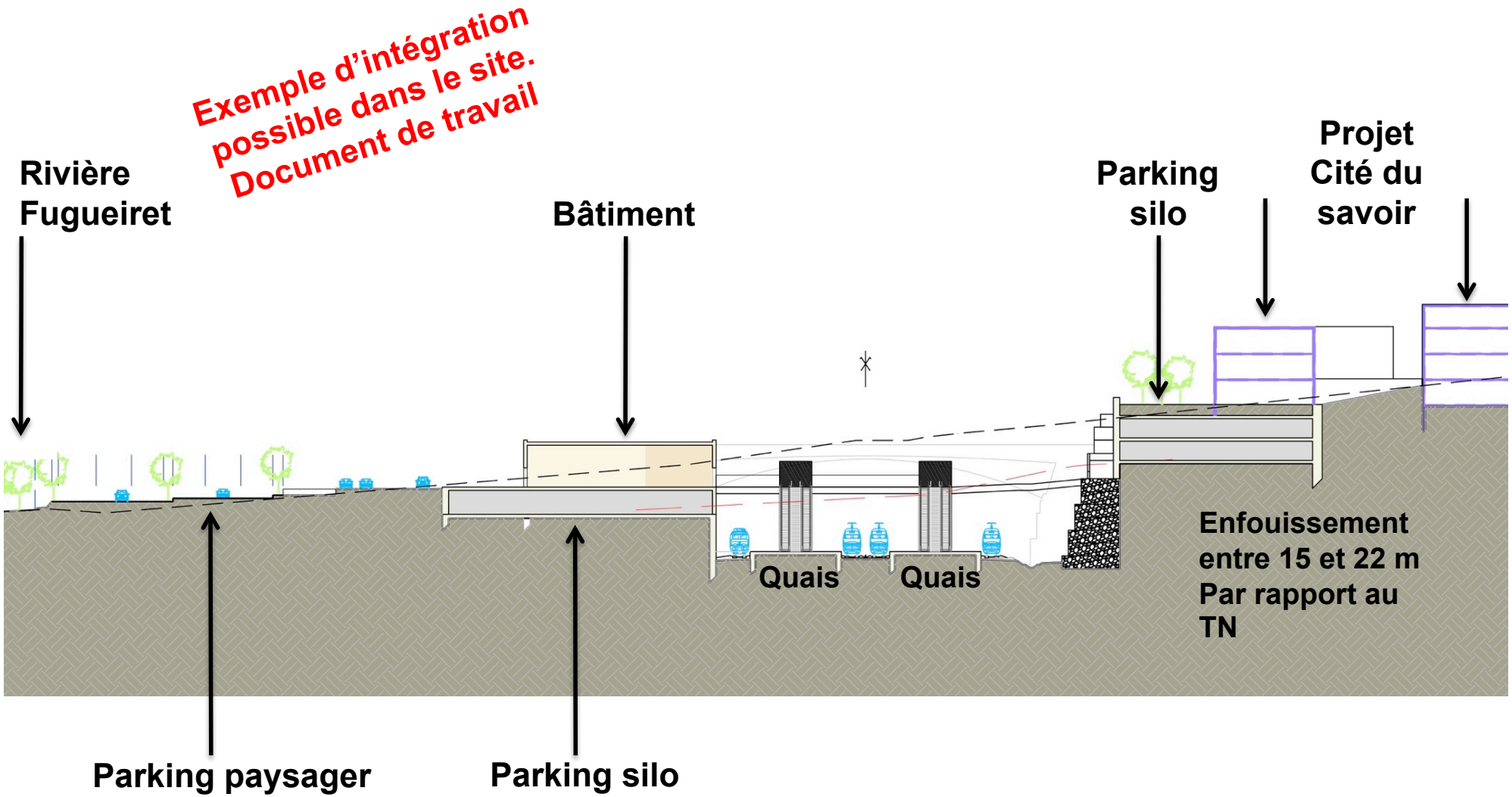
- Travail conjoint avec les syndicats de bassin
  - Par exemple pour l'Huveaune : Syndicat Intercommunal du Bassin Versant de l'Huveaune

- Réalisation de modélisations hydrauliques pour assurer la transparence hydraulique du projet
  - Etablissement d'un modèle sur un l'état existant
  - Insertion du projet de LNPCA sur la base de ce modèle
  - Identification des incidences
  - Conception de mesures de réduction des crues ou de compensation hydraulique

VARIANTE OAM 1 DE GARE VALBONNE SOPHIA ANTIPOLIS - FUGUEIRET - VUE EN PLAN



VARIANTE OAM 1 DE GARE VALBONNE SOPHIA ANTIPOLIS - FUGUEIRET - COUPE DANS L'AXE DES QUAIS

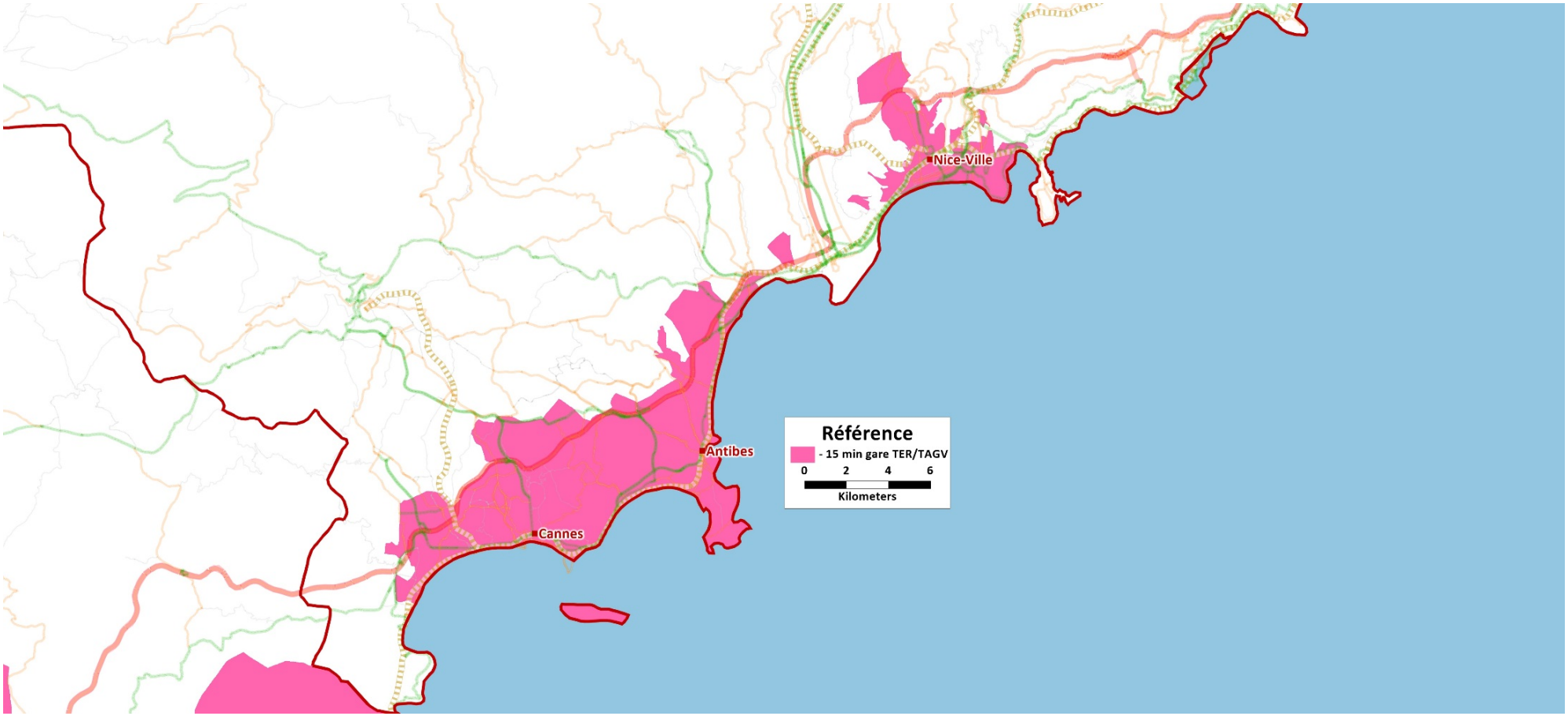


VARIANTE OAM 1 DE GARE VALBONNE SOPHIA ANTIPOLIS - FUGUEIRET - VISUELS



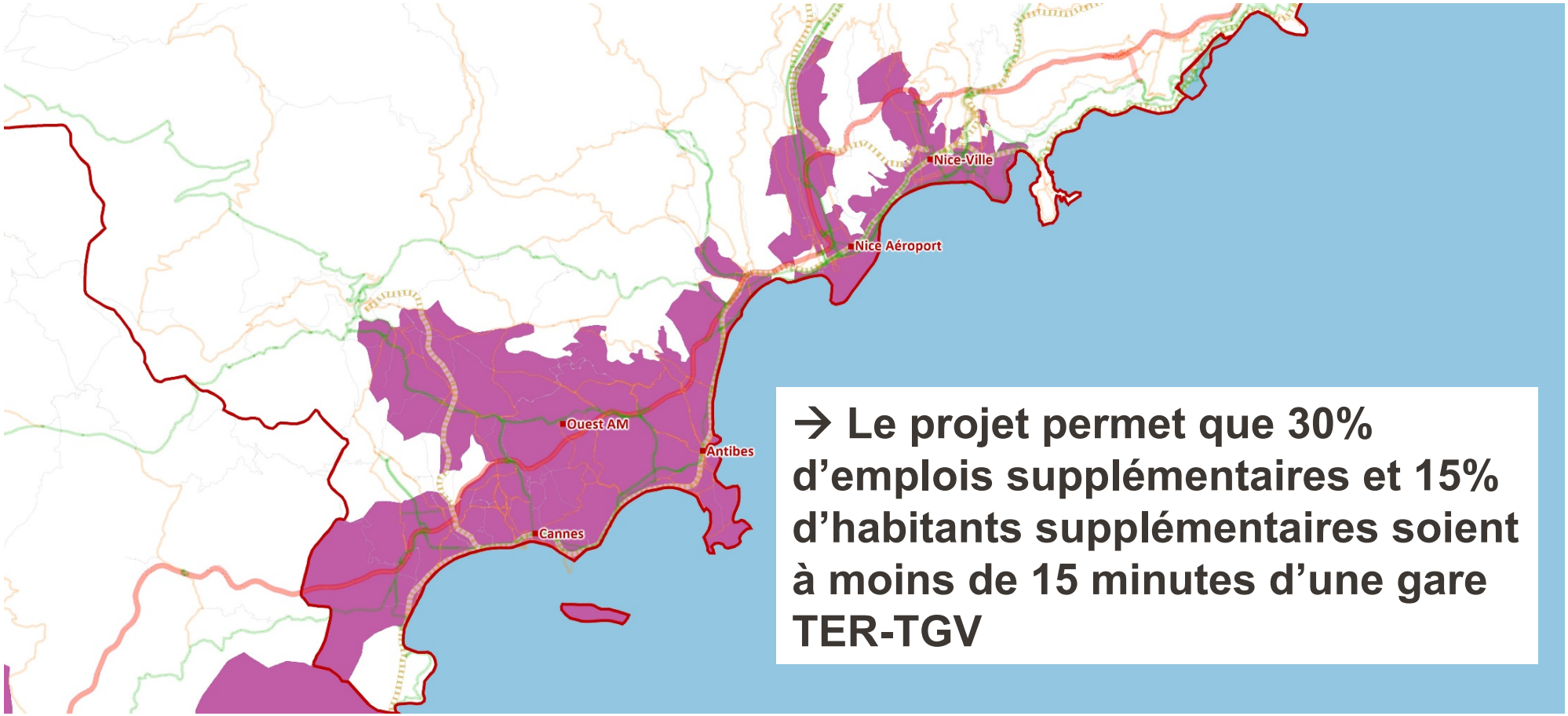
LOCALITÉS À MOINS DE 15 MINUTES EN VOITURE D'UNE GARE MAJEURE : CANNES, ANTIBES, NICE

SANS LE PROJET, EN 2030



LOCALITÉS À MOINS DE 15 MINUTES EN VOITURE D'UNE GARE MAJEURE : CANNES, ANTIBES, NICE

AVEC UNE GARE DANS LE SECTEUR DE SOPHIA, EN 2030



→ Le projet permet que 30% d'emplois supplémentaires et 15% d'habitants supplémentaires soient à moins de 15 minutes d'une gare TER-TGV

LA FREQUENTATION ATTENDUE DE LA GARE OUEST ALPES MARITIMES

+ **Une fréquentation significative pour la gare :**

- Entre 2 et 2,6 millions de voyageurs par an en priorité 1 (2030), soit entre 6 000 et 8 000 voyageurs / jour
- Entre 3 et 3,8 millions de voyageurs par an en priorité 2 (2050), soit entre 9 000 et 11 500 voyageurs / jour

→ **Une fréquentation comparable à celle d'Antibes (2 millions de voyageurs) ou Cannes (3,5 millions) aujourd'hui**

+ **Une prépondérance d'usagers réalisant des trajets longue distance surtout en priorité 2**

DESSERTE DE SOPHIA EN TRANSPORTS COLLECTIFS

+ **La desserte d'une technopôle « en archipel », un enjeu bien identifié par les collectivités et les acteurs locaux, au cœur de l'enjeu de desserte de Sophia avec ou sans projet de gare ferroviaire**

  - PDU de La Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis en cours de révision,
  - Projet Sophia 2030 « Côte 121 »

+ **Des modes de transport à développer, tous en complémentarité :**

  - pour relier les agglomérations voisines : TCSP / lignes TC interurbains fortes, gare routière interurbaine
  - pour desservir finement la technopôle : réflexions sur un système de transport par câble, moyens de transports innovants (véhicules à la demande, automatiques), modes doux assistés (vélos électriques)

+ **Ces moyens de transport diversifiés et offrant un accès « fin » au territoire de Sophia seront aussi ceux qui permettront aux usagers de la gare de parvenir à leur destination finale** (problématique du « dernier kilomètre »)

LES AXES STRUCTURANTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS INTERURBAINS



SECTEURS DE CONGESTION À L'HORIZON 2030 HORS GARE OAM



LES ACCES ROUTIERS A SOPHIA

+ Flux routiers générés par une gare à Sophia :

- Gare OAM : 6 000 à 14 000 véhicules **par jour**

  Entrées / sorties de Sophia : 170 000 véhicules / j à horizon 2030

- Gare OAM : 500 à 1 200 véhicules **en heure de pointe**

  ZAC des Clausonnes : plus de 2 000 véhicules / h en heure de pointe

+ Incidences

- Diminution des flux intra départementaux (report modal) → impact positif sur les km parcourus
- Des flux supplémentaires localement au niveau de la gare → solutions d'aménagement de voirie à l'étude avec le Conseil Départemental

PROVENANCE DES USAGERS DE LA GARE

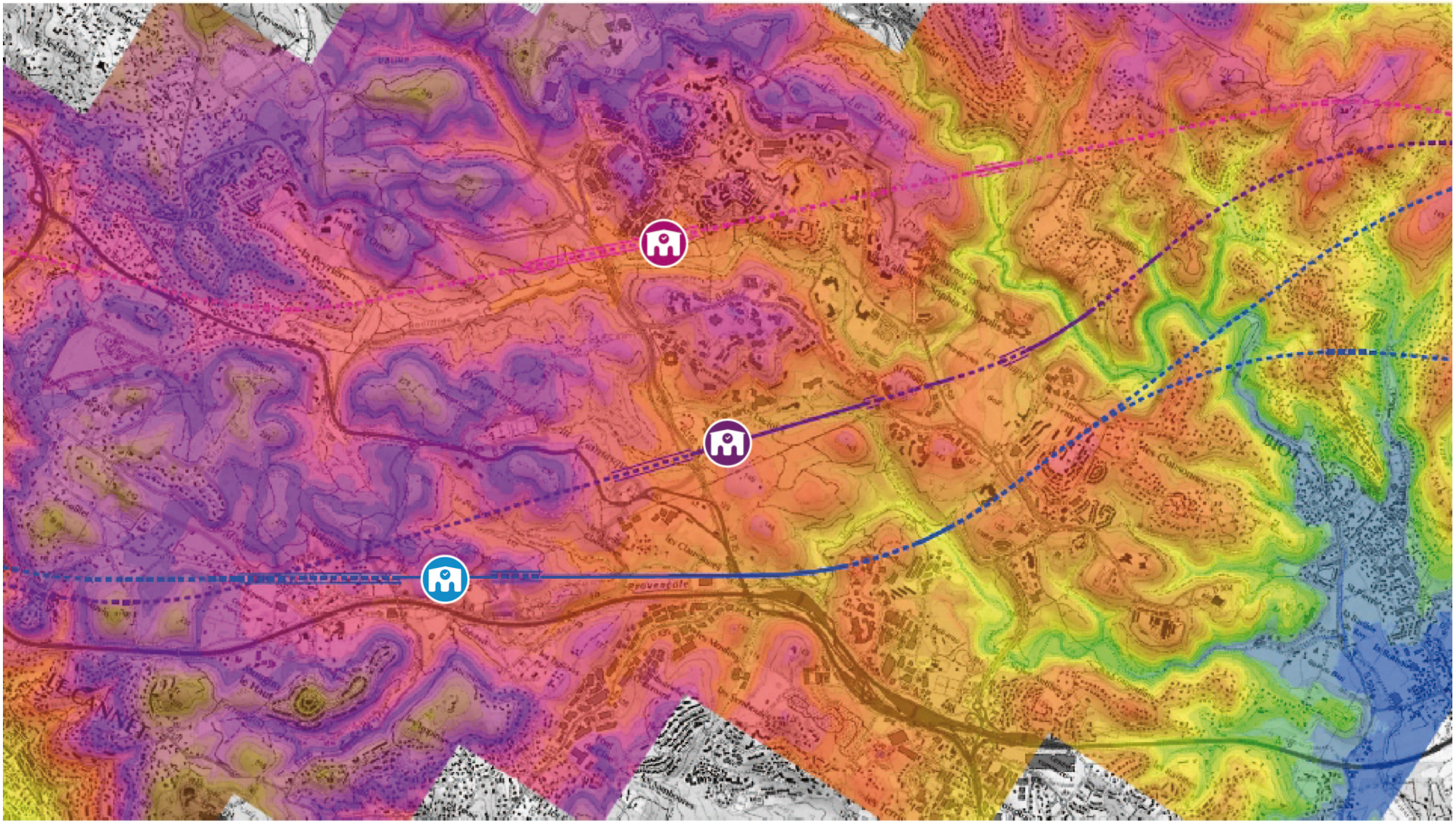
pour des déplacements régionaux

+ Sophia Antipolis : 20%
+ CAPL : 50%
+ CAPG : 20%
+ CASA : 10%

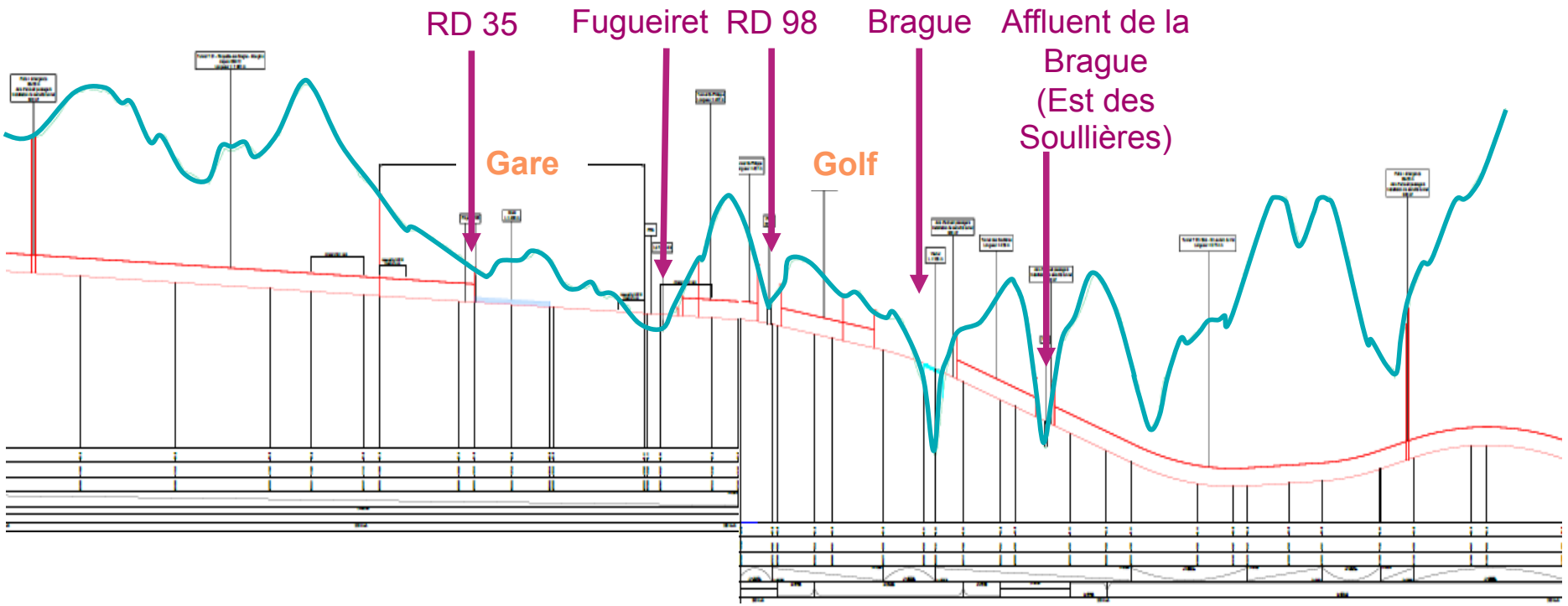
pour des déplacements au-delà de la région

+ Sophia Antipolis : 12%
+ CAPL : 36%
+ CAPG : 9%
+ CASA : 14%
+ Autres (diffus) : 29%

TOPOGRAPHIE DU SECTEUR MOUGINS-VALBONNE-BIOT-VILLENEUVE LOUBET



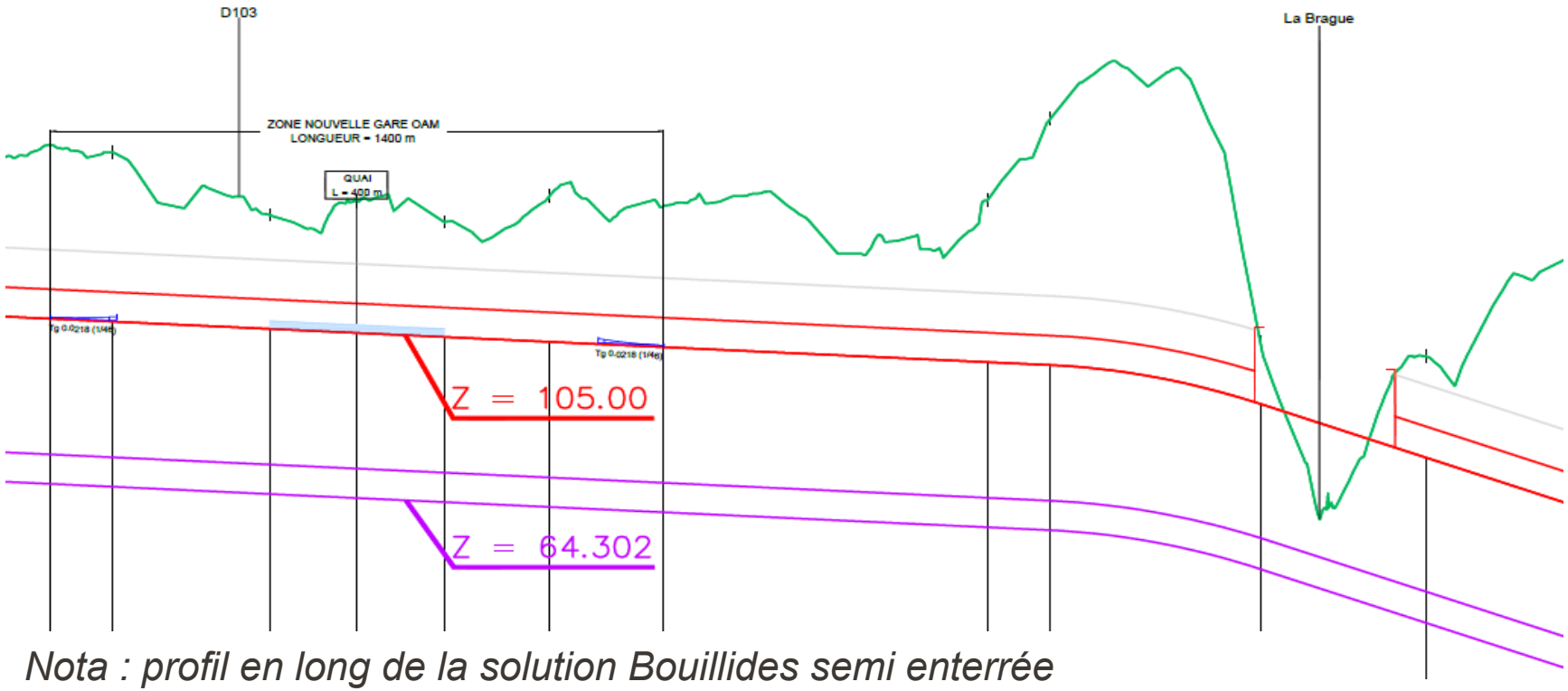
VARIANTE OAM1 - FUGUEIRET



VARIANTE OAM 1BIS - BOUILLIDES

+ Les conditions de passage au niveau de Biot sont liées à la configuration de la gare Ouest Alpes Maritimes et au franchissement des cours d'eau

+ Pour franchir Biot en souterrain il faut passer sous la Brague en tunnel, mais cela a pour conséquence une gare OAM trop profonde pour être exploitable



Nota : profil en long de la solution Bouillides semi enterrée

VARIANTE OAM2 - BREGUIERES

