

Description des tronçons

Passage au sud du massif du Tanneron, traversée de la Siagne, site de gare entre Le Cannet et Mougins, passage en tunnel sous Mougins, passage au sud de Sophia-Antipolis, tunnel sous Villeneuve-Loubet et St-Laurent.

Communes: Les Adrets de l'Esterel, Tanneron, Mandelieu, Pégomas, La Roquette-sur-Siagne, Cannes, Le Cannet, Mougins, Antibes, Valbonne, Biot, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, St-Laurent-du-Var

Enjeux et sensibilités

Zones urbanisées
 Le choix du site de la gare, ainsi que les modes de transport qui seront mis en place pour sa desserte, seront un élément structurant du développement urbain de cette zone.

Secteur très urbanisé, avec prédominance d'un habitat diffus. L'aménagement de la gare, l'insertion des têtes de tunnel et des passages de « respiration » en aérien entre les tunnels seront un enjeu majeur du projet, notamment en termes de maîtrise du bruit et d'insertion urbaine ou paysagère.

Agriculture
 Les principaux enjeux agricoles relèvent de la culture sous serre de la vallée de la Siagne et de la Charte agricole Siagne: les modalités de franchissement de la Siagne devront en tenir compte.

Milieux naturels
 Les milieux sensibles à noter : Massif du Tanneron, vallée de la Siagne, Etang de Fontmerle, Dôme de Biot, Forêt de la Brague de Sartoux et de Valmasque. Plusieurs zones de passage possible en surface sont concernées par les Parcs Départementaux (Espaces Naturels Sensibles) de la Valmasque et de la Brague.

Paysage et Patrimoine
 Le passage au sud du Tanneron, éventuellement ponctuellement en surface, s'insère dans un Espace Naturel Remarquable de la Loi Littoral, à proximité du site classé de l'Esterel.

La traversée de la vallée de la Siagne constitue aussi un enjeu paysager important.

L'insertion du projet dans les zones boisées autour de Sophia-Antipolis devra être spécialement étudiée.

Risques et ressources naturels
 La traversée des zones inondables de la Siagne, et éventuellement du Loup, est un enjeu que l'on sait traiter.

Les nappes alluviales de la Siagne et du Loup devront être étroitement prises en compte, notamment lors des travaux. Les aquifères du secteur de Villeneuve-Loubet ne sont pas a priori concernés par les tunnels qui seront peu profonds.

Section G : St-Cassien - St-Laurent

Sud Mougins

Caractéristiques techniques
(Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale
34 km

Longueur de tunnels
20 km minimum

Coût*
2,7 Mds €
 CE 2008

Temps de parcours théorique
8 min

Vitesse moyenne
270 km/h

Éléments - clés

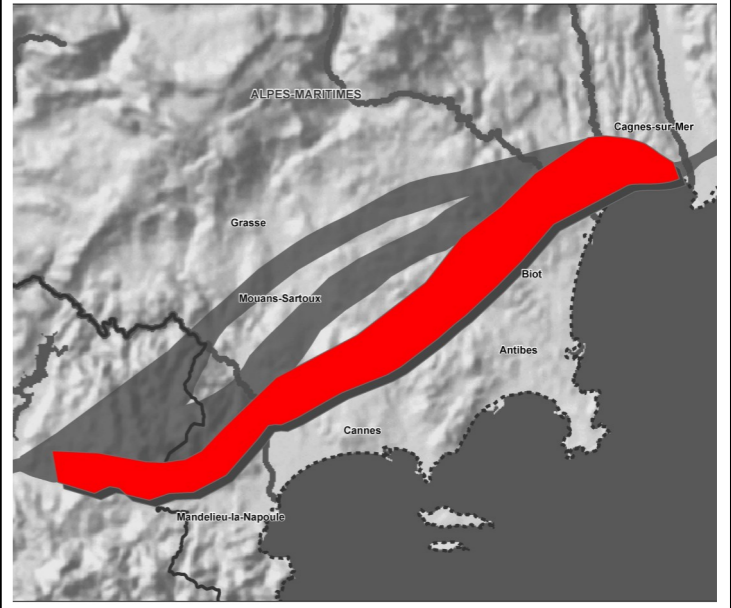
Ce fuseau est celui qui présente sans doute les sites de gare les mieux placés dans l'ensemble urbain Cannes—Grasse—Sophia Antipolis.

Comme toutes les options de cette section, les passages en tunnel seront importants: la recherche de « respiration » par des passages en surface se fera dans un contexte contraignant.

L'hypothèse d'un passage au sud du Tanneron est sans doute difficile, mais des variantes de passage en tunnel intégral sous le massif sont possibles (cf. option G2).

L'insertion dans la vallée de la Siagne peut bénéficier de quelques sites d'insertion possibles au pied des coteaux.

L'exploitation d'un jumelage avec l'autoroute peut limiter les incidences sur le Parc Départemental de la Valmasque.



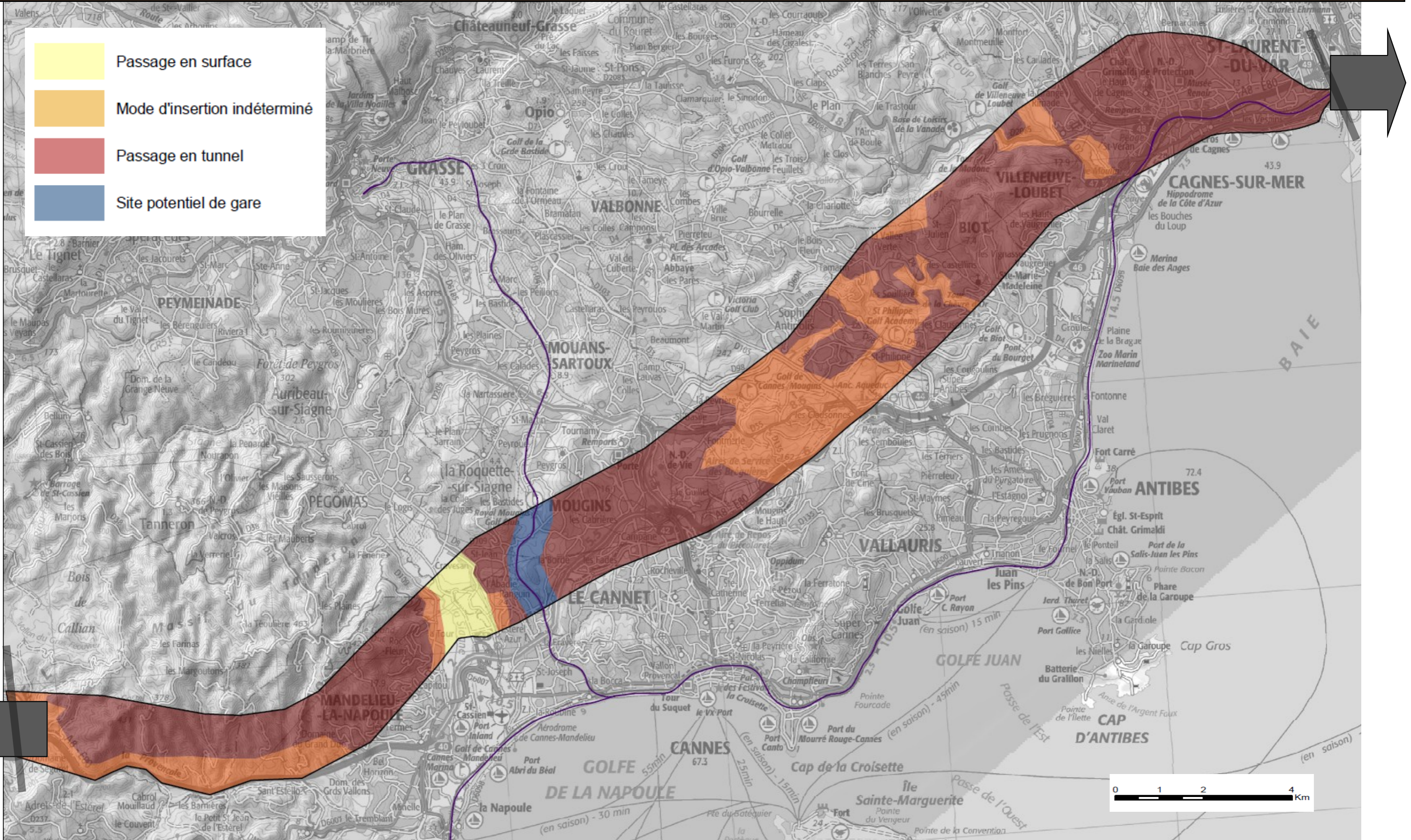
* Coût de l'infrastructure hors gare

Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

- Scénario**
1
- Scénario**
2
- Scénario**
3
- Scénario**
4

Section G : St-Cassien - St-Laurent

Sud Mougins



Description des tronçons

Passage sous le massif du Tanneron, traversée de la Siagne, site de gare entre Mougins et Mouans-Sartoux, passage en tunnel sous Mougins, passage au nord de Sophia-Antipolis, tunnel sous Villeneuve-Loubet et St-Laurent.

Communes: Les Adrets de l'Esterel, Tanneron, Mandelieu, Pégomas, La Roquette-sur-Siagne, Mouans-Sartoux, Mougins, Valbonne, Roquefort-Les-Pins, Biot, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, St-Laurent-du-Var

Enjeux et sensibilités

Zones urbanisées

Le choix du site de la gare, ainsi que les modes de transport qui seront mis en place pour sa desserte, seront un élément structurant du développement urbain de cette zone.

Secteur très urbanisé, avec prédominance d'un habitat diffus. L'aménagement de la gare, l'insertion des têtes de tunnel et des passages de « respiration » en aérien entre les tunnels seront un enjeu majeur du projet, notamment en termes de maîtrise du bruit et d'insertion urbaine ou paysagère.

Agriculture

Les principaux enjeux agricoles relèvent de la culture sous serre de la vallée de la Siagne (Charte agricole) : les modalités de franchissement de la Siagne devront en tenir compte.

Milieux naturels

Les entrées de tunnel dans le massif du Tanneron et la traversée de la Siagne concernent des milieux sensibles. Plusieurs zones de passage possible en surface sont concernées par le Parc Départemental (Espace Naturel Sensible) de la Brague.

Paysage et Patrimoine

Les principaux enjeux paysagers sont la traversée de la vallée de la Siagne, et le passage sous le massif du Tanneron: l'insertion paysagère sera un enjeu important dans ce paysage au relief marquant.

L'insertion du projet dans les zones boisées autour de Sophia-Antipolis devra être spécialement étudiée.

Risques et ressources naturels

La traversée des zones inondables de la Siagne, et éventuellement du Loup, est un enjeu que l'on sait traiter.

Les nappes alluviales de la Siagne et du Loup devront être étroitement prises en compte, notamment lors des travaux. Les aquifères du secteur de Villeneuve-Loubet ne sont pas a priori concernés par les tunnels, a priori peu profonds.

Section G : St-Cassien - St-Laurent

Nord Mougins

Caractéristiques techniques

(Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale

34 km

Longueur de tunnels

22 km minimum

Coût*

2,7 Mds €

CE 2008

Temps de parcours théorique

8 min

Vitesse moyenne

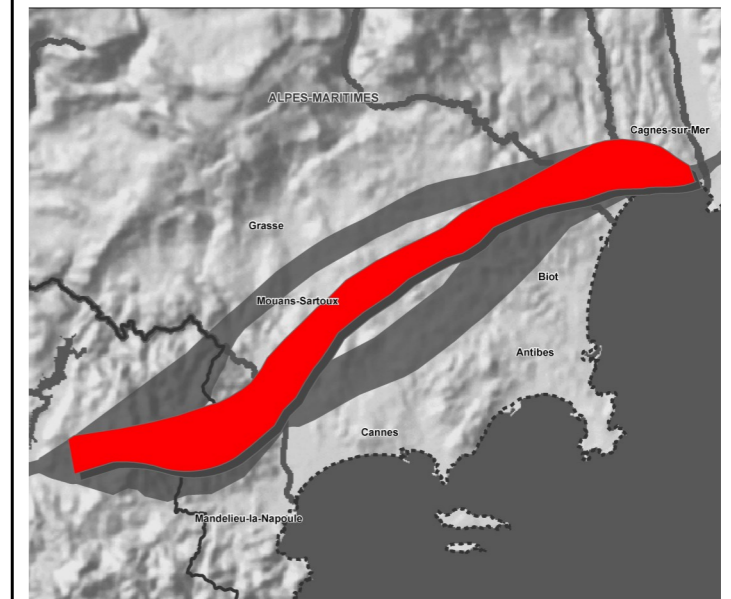
270 km/h

Éléments - clés

Les sites de gare sont difficiles à insérer dans un tissu urbain diffus, mais peuvent bénéficier de la proximité de la voie express de Grasse et de la proximité du pôle de Sophia Antipolis.

Comme toutes les options de cette section, les passages en tunnel seront importants: la recherche de « respiration » par des passages en surface se fera dans un contexte contraignant.

L'insertion dans la vallée de la Siagne peut s'appuyer sur quelques sites d'entrées de tunnel possibles au pied des coteaux.



* Coût de l'infrastructure hors gare

Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

Scénario

1

Scénario

2

Scénario

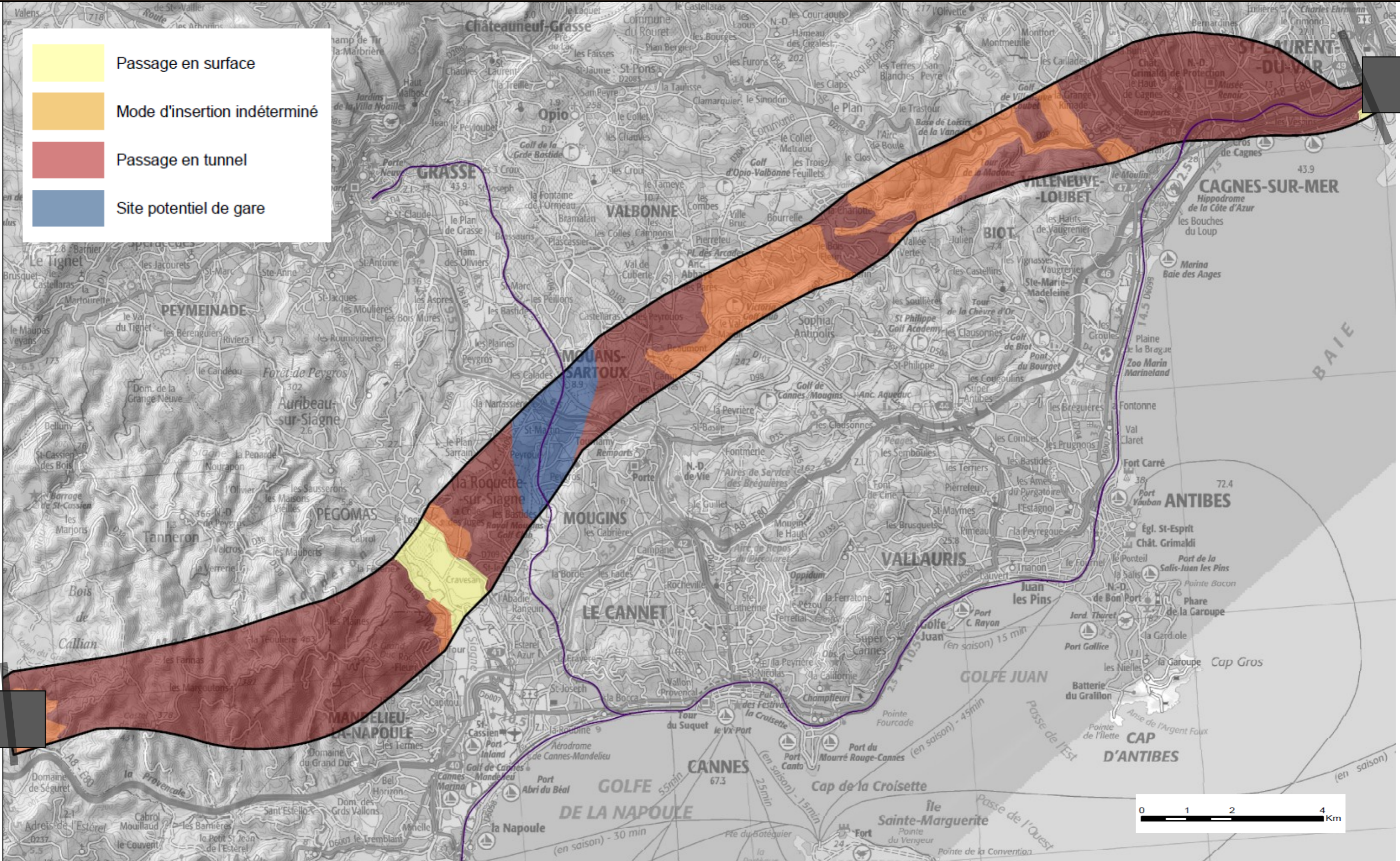
3

Scénario

4

Section G : St-Cassien - St-Laurent

Nord Mougins



Description des tronçons

Passage sous le massif du Tanneron, traversée de la Siagne entre Pégomas et Auribeau-sur-Siagne, site de gare entre Mouans-Sartoux et Plan de Grasse, passage en tunnel sous Valbonne, passage au nord de Sophia-Antipolis, tunnel sous Villeneuve-Loubet et St-Laurent.

Communes: Les Adrets de l'Esterel, Tanneron, Mandelieu, Auribeau-sur-Siagne, Pégomas, Grasse, Mouans-Sartoux, Valbonne, Roquefort-Les-Pins, Biot, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, St-Laurent-du-Var

Enjeux et sensibilités

Zones urbanisées
Le choix du site de la gare, ainsi que les modes de transport qui seront mis en place pour sa desserte, seront un élément structurant du développement urbain de cette zone.

Secteur très urbanisé, avec prédominance d'un habitat diffus. L'aménagement de la gare, l'insertion des têtes de tunnel et des passages de « respiration » en aérien entre les tunnels seront un enjeu majeur du projet, notamment en termes de maîtrise du bruit et d'insertion urbaine.

Agriculture
Le fuseau ne traverse pas les zones agricoles de la Siagne, qui comptent parmi les plus importantes du département.

Milieus naturels
Les gorges de la Siagne présentent de forts enjeux écologiques. Le projet est susceptible de concerner également plusieurs espaces boisés au sein du tissu urbain très développé dans ce secteur.

Paysage et Patrimoine
Les principaux enjeux paysagers sont la traversée de la vallée de la Siagne, au droit du site d'Auribeau, et le passage sous le massif du Tanneron: l'insertion paysagère sera un enjeu important dans ce paysage au relief marquant.

Il convient de noter la présence de nombreux points de vue paysagers à prendre en compte.

Risques et ressources naturels
La traversée des zones inondables de la Siagne, et éventuellement du Loup, est un enjeu que l'on sait traiter.

Les aquifères du secteur de Villeneuve-Loubet ne sont pas a priori concernés par les tunnels, a priori peu profonds.

Section G : St-Cassien - St-Laurent

Sud Grasse

Caractéristiques techniques (Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale
34 km

Longueur de tunnels
20 km minimum

Coût*
2,8 Mds €
CE 2008

Temps de parcours théorique
8 min

Vitesse moyenne
270 km/h

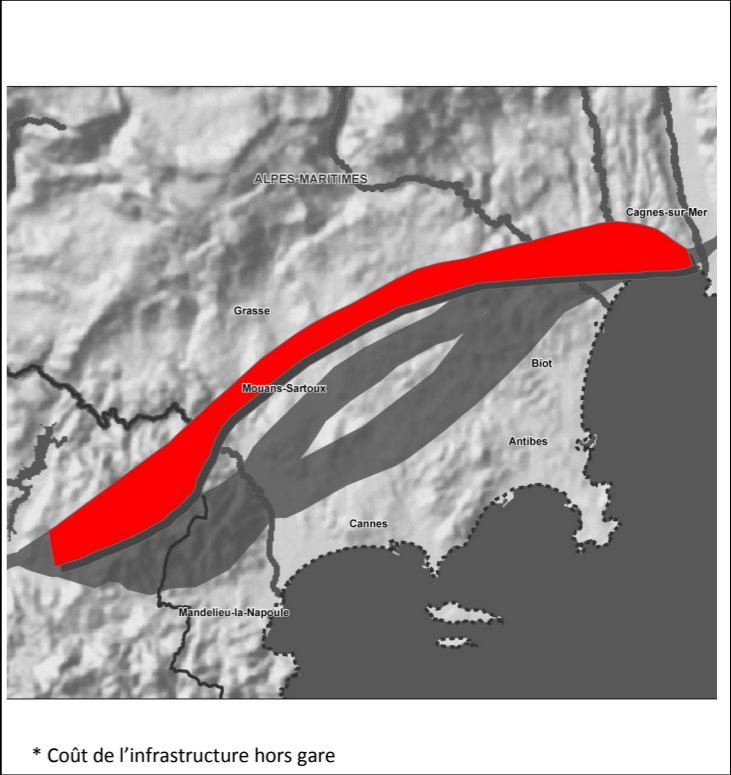
Éléments - clés

Un aménagement en surface de la gare est compatible avec la configuration des lieux.

En revanche, ce fuseau conduit à un site de gare éloigné de Cannes.

Comme toutes les options de cette section, les passages en tunnel seront importants: la recherche de « respiration » par des passages en surface se fera dans un contexte contraignant. Ce fuseau permet toutefois d'éviter les Parcs Départementaux de la Brague et de la Valmasque.

La traversée de la vallée de la Siagne au début des gorges, à proximité du village classé d'Auribeau, reste délicate.

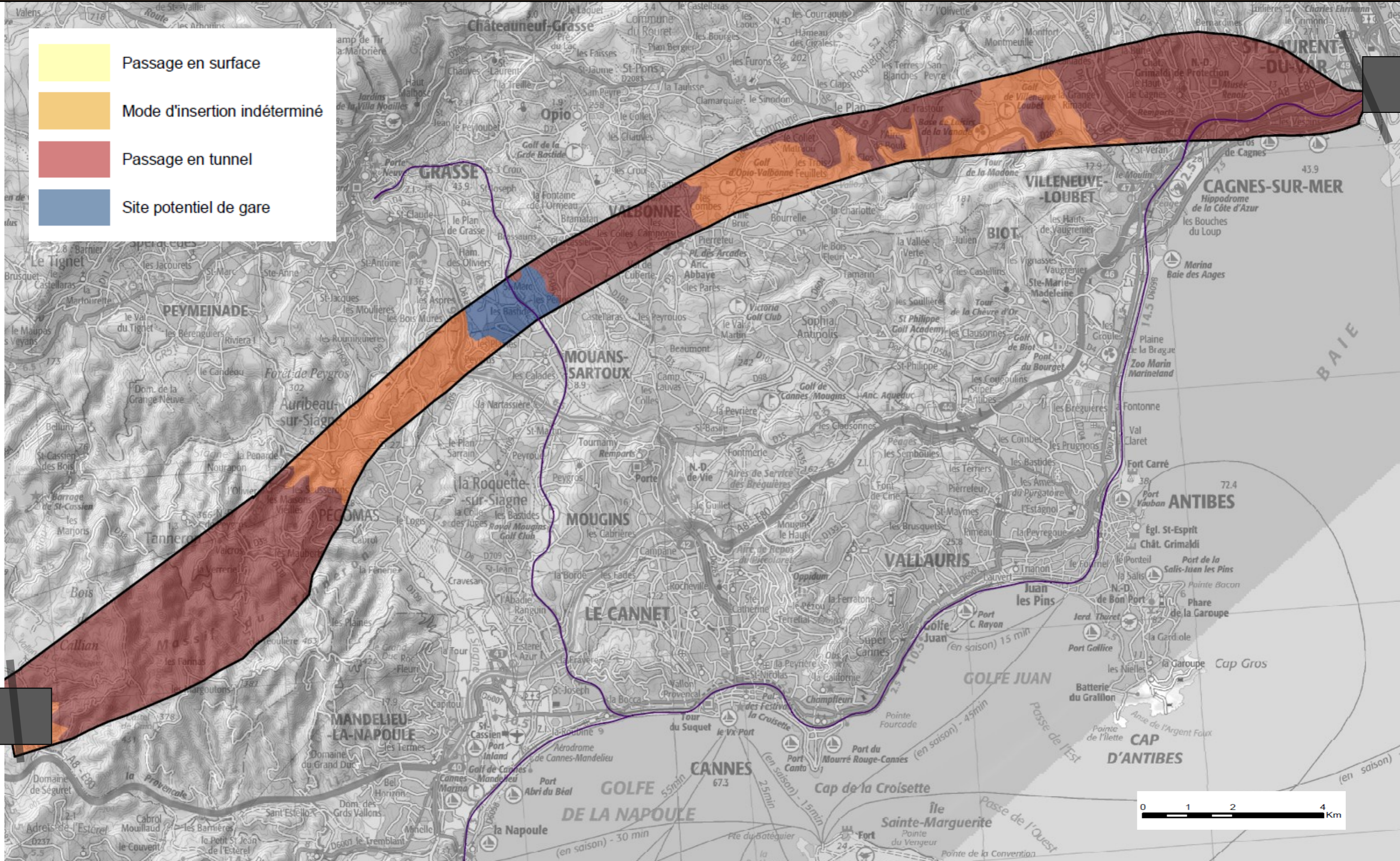


Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

- Scénario
1
- Scénario
2
- Scénario
3
- Scénario
4

Section G : St-Cassien - St-Laurent

Sud Grasse



Description des tronçons

Passage sous le massif du Tanneron, traversée de la Siagne entre Pégomas et Auribeau-sur-Siagne, site de gare entre Mouans-Sartoux et Plan de Grasse, passage en tunnel sous Valbonne, passage au nord de Sophia-Antipolis, tunnel sous Villeneuve-Loubet et St-Laurent.

Communes: Tanneron, Mandelieu, Auribeau-sur-Siagne, Pégomas, Grasse, Mouans-Sartoux, Le Cannet, Cannes, Mandelieu-La Napoule

Enjeux et sensibilités

Zones urbanisées

Enjeux très dépendants du site de la gare et de la géométrie acceptable du raccordement.

Agriculture

Si un raccordement « long » est nécessaire, la vallée de la Siagne sera un axe privilégié pour son aménagement: les enjeux agricoles de la vallée pourraient être particulièrement concernés.

Milieus naturels

Pas d'enjeux majeurs à priori concernés.

Paysage et Patrimoine

Enjeux d'insertion des ouvrages de raccordement à la ligne nouvelle (« sauts de mouton »).

Risques et ressources naturels

Si un raccordement « long » est nécessaire, la vallée de la Siagne sera un axe privilégié pour son aménagement: les zones inondables et la ressource en eau pourraient être particulièrement concernées.

Section G : St-Cassien - St-Laurent

Raccordement vers Cannes

Caractéristiques techniques

(Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale

A préciser

selon positionnement de la gare

Coût*

À préciser

CE 2008

Temps de parcours théorique

À préciser

Vitesse moyenne

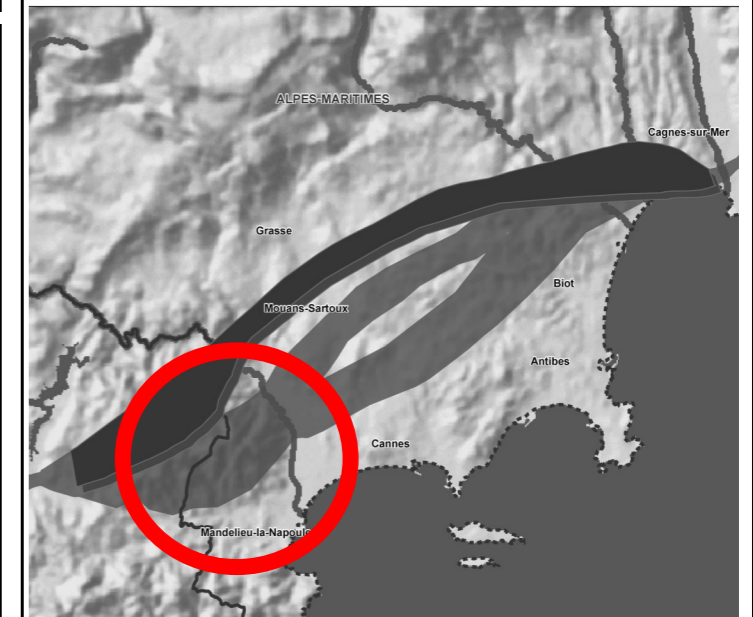
À préciser

Éléments - clés

Le raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante pour permettre à des TAGV de desservir directement Cannes ne peut pas être localisé précisément à ce stade: il dépendra de la position retenue pour la gare et de l'orientation entre ligne nouvelle et ligne existante Cannes—Grasse.

Si l'agencement des deux lignes est favorable, un raccordement assez léger est envisageable à proximité de la gare: l'enjeu est alors l'insertion dans l'environnement proche de la gare.

Si l'agencement est défavorable, il faudra prévoir un tronçon dédié reliant la ligne nouvelle et la ligne du littoral sur environ 8 km. L'enjeu est alors l'insertion d'un véritable tronçon de ligne nouvelle.



* Coût de l'infrastructure hors gare

Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

Scénario

1

Scénario

2

Scénario

3

Scénario

4

Section G : St-Cassien - St-Laurent

Sud Grasse

Le raccordement vers Cannes ne peut pas faire l'objet de fuseau à ce stade : son insertion dépend des conditions d'implantation de la gare et de la liaison possible entre ligne nouvelle et ligne existante.