

**Compléments à la demande du cas par cas numéro F09419Po61 déposé le
18 juillet 2019
Aménagement de la zone d'évitement de Caldaniccia – Commune de
Sarrola-Carcopino**

Création d'un pôle d'échange multimodal sur le site de la gare de Caldaniccia

NOTICE COMPLÉMENTAIRE (pièce associée : plan masse du PEM avec entrecroisement)

Dans le cadre de la création du nouvel entrecroisement ferroviaire sur le site de Caldaniccia, au titre du projet d'extension de la CCVU, la Collectivité de Corse a décidé de créer un pôle d'échange multimodal (PEM) au contact de cette nouvelle gare.

Ce PEM a pour objectif de permettre d'une part aux bus de la communauté d'agglomération (AOT) ajaccienne, d'autre part aux cars de transports routiers (scolaires ou interurbain) de la Collectivité de Corse (AOT), de pouvoir proposer une offre multimodale avec le train.

De plus un parking VL de 49 places sera créé afin d'offrir aux automobilistes un rabattement vers le train ou les bus/cars.

1. Description du parking VL

49 places sont prévues dans cet espace. Un quai bus est prévu parallèlement à la voie ferrée pour donner l'accès au quai central de l'entrecroisement qui disposera d'une traversée de voie piétonne ferroviaire (TVP) complète.

Ainsi la gare disposera d'un axe piétons traversant et ce lien sera sécurisé entre quais des cars et quai bus/parking VL et quai central ferroviaire.

Cette TVP est positionnée en fonction des nécessités de l'implantation de la signalisation ferroviaire, prévue au projet de la CCVU.

Le parking sera constitué de zones non imperméables au droit de chaque place, et de chaussées classiques (dimensionnées pour les PL) aussi pour la voie de circulation interne au parking.

Il sera éclairé et sécurisé. Il sera possible de l'équiper par des barrières d'accès comme un P+R. L'accès routier « temporaire », c'est-à-dire en l'absence de réalisation du projet routier de la pénétrante, est prévu par une route classique bidirectionnelle, qui se raccorde au giratoire récemment réaménagé de Caldaniccia.

Le parking est conçu pour permettre aux bus de pouvoir faire demi-tour, le parking constituant une impasse.

2. Description des quais « cars interurbains »

Trois quais cars sont prévus côté RT.

Ils sont conçus, comme le quai côté parking VL, pour que les cars partent toujours vers l'avant, pour éliminer tous les risques vis-à-vis des piétons.

Ils seront également éclairés et sécurisés.

Le cheminement longe la voie ferrée qui sera séparée par une clôture de sécurité grillagée.

Les accès routiers de ces 3 quais se feront par bretelle à voie unique avec voie de sortie de type « diagonale » en entrée et la sortie par voie d'insertion de type parallèle. Les dimensionnements seront pris en fonction des valeurs réelles de vitesses pratiquées.

Le déboisement permettra de rétablir la visibilité et la lisibilité du site.

Aucun « tourne à gauche » ne sera possible sur la RT.

3. Traversée de voie piétonne (voie ferrée)

Cette traversée de voie, ne constitue pas un PN piéton au sens de la réglementation de la circulaire 91-21 du 18 mars 1991.

La traversée permet de donner accès au quai central prévu (conception et réalisation) au titre de la « CCVU », aussi de l'est comme de l'ouest.

Cette traversée sera de largeur suffisante d'au moins 1.80 mètre et est positionnée en altimétrie sur les côtes du plan de voies. Tous les accès quais et cheminement sont raccordé par des rampes à 4% maximum.

Cette traversée de voie ne peut pas être placée n'importe où.

Elle doit être incluse dans le système de, balises DAAT, compteurs d'essieux, feux de signalisation, qui fixe lui-même la « tête de train », pour une unité simple (AMG) ou en composition UM2. Le tout est positionné en fonction de la position du « garage franc » de l'entrecroisement.

4. 4. Travaux dans le périmètre de l'AZI

Un angle du parking et le début du nouvel aiguillage sont concernés par la limite de l'AZI. Les cotes de niveaux de l'aiguillage et des rails sont identiques à la côte du parking. Ces travaux ne provoquent aucune mise en œuvre de remblais.