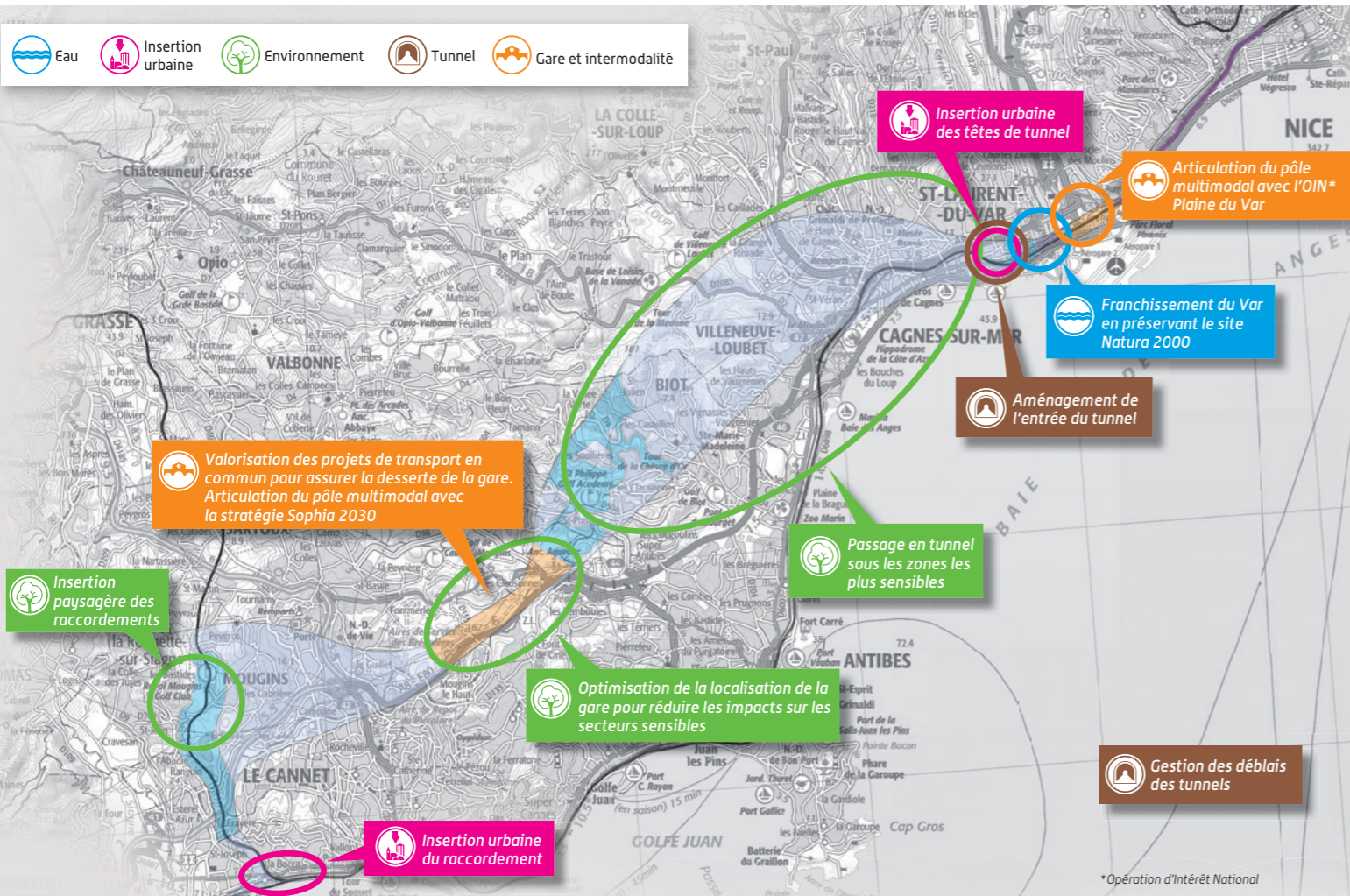


UN PROJET QUI ÉVOLUE AVEC LA CONCERTATION

La concertation de 2011, la consultation de 2012 et la première phase (2010 – 2013) des études préalables à l'enquête d'utilité publique ont permis de prendre en compte les attentes du public et des élus de l'aire azurée. Les études en cours, et la poursuite du dialogue, vont permettre d'affiner les conditions de réalisation du projet afin de poursuivre son adaptation au territoire.



Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE



LES OBJECTIFS DU PROJET ENTRE SIAGNE ET NICE

Augmenter les fréquences sur les axes ferroviaires structurants : Cannes – Nice – Monaco – Vintimille et Cannes – Grasse.

Desservir en TER le pôle urbain et d'activités de Sophia Antipolis depuis Nice, Cannes et Antibes.

Assurer la fiabilité de l'infrastructure et proposer un itinéraire alternatif performant.

Améliorer les temps de parcours sur les liaisons semi-directes et grande distance.

Proposer une alternative à la voiture grâce à l'augmentation de la fréquence des liaisons.

Accompagner le développement des territoires en reliant de façon performante les grandes métropoles régionales.

Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Secteur Siagne-Nice DÉSATURATION DU NOEUD FERROVIAIRE AZURÉEN

PRIORITÉ 1
Avant 2030

PRIORITÉ AUX TRAINS DU QUOTIDIEN

L'ambition de l'Etat et des collectivités (Région, Départements, Communautés d'Agglomérations) est :

- d'améliorer la qualité et l'offre des services ferroviaires TER dans l'agglomération azurée en favorisant une mobilité durable source de développement,
- d'améliorer les liaisons entre les métropoles d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice,
- d'ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises et à l'international, sur l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.

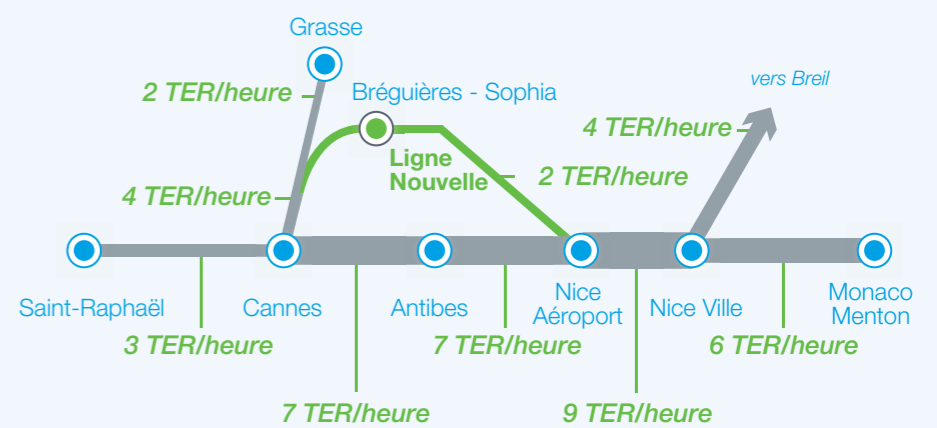
Pour permettre l'accroissement des liaisons TER entre Cannes et Nice, et au-delà vers l'ensemble des territoires de la région, il est nécessaire de développer le réseau ferroviaire des Alpes-Maritimes en réalisant des aménagements structurants et une section de ligne nouvelle. L'objectif est de proposer une solution de transport permettant de désenclaver les Alpes-Maritimes dans ses liaisons vers l'Ouest de la région, de désaturer la ligne littorale existante et de desservir la zone de Sophia Antipolis, ainsi que le moyen pays Grassois, pour améliorer la qualité et la fréquence des trains du quotidien.

+ DE TRAINS AVEC LA LIGNE NOUVELLE

- 2 trains/heure/sens sur la boucle TER Nice - Sophia Antipolis - Cannes - Antibes - Nice
- + 2 TER/heure depuis Nice vers Cannes puis Mandelieu
- + 50% de trains grandes lignes
- 15M de voyageurs/an au total sur les gares de Nice Ville et Nice Aéroport
- Environ 2M de passagers sur la gare nouvelle de l'Ouest Alpes Maritimes (Bréguières Sophia Antipolis)
- + 15 à 70% de voyageurs sur les grandes gares du littoral.



SERVICES FERROVIAIRES ENVISAGÉS



Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :



Poursuivons le dialogue

Information & Consultation - 2013/2014
Zone de passage préférentielle

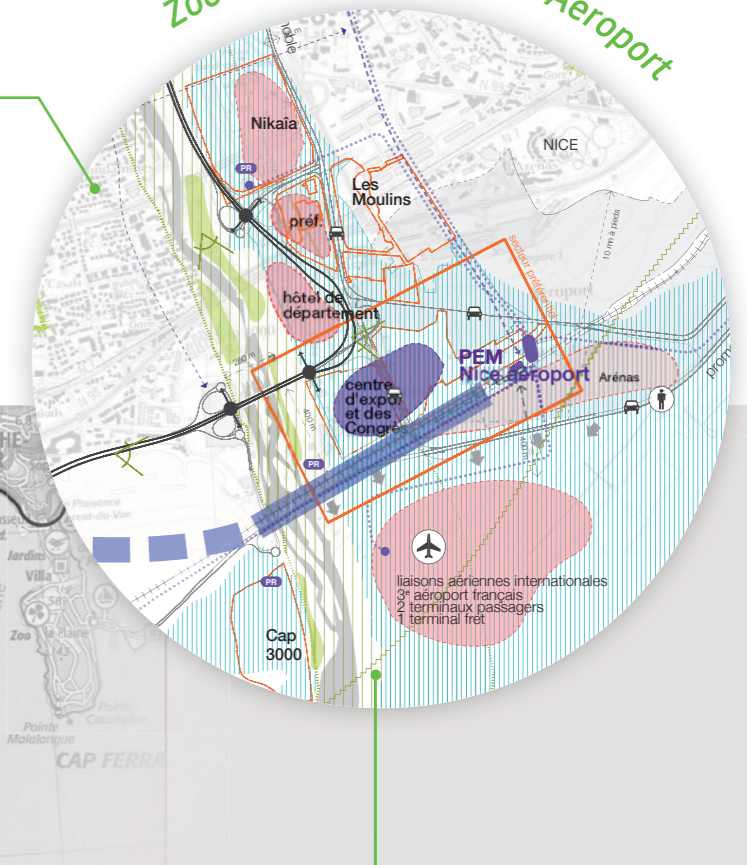
LA ZONE D'ÉTUDE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ

- Création d'une ligne nouvelle pour réaliser une boucle ferroviaire Nice-Sophia Antipolis-Cannes-Antibes-Nice permettant d'accueillir un nouveau service TER et des liaisons TGV.
- Création d'une gare nouvelle Nice Aéroport (6 voies à quai évolutives à 8).
- Création d'une gare nouvelle à l'Ouest des Alpes-Maritimes (4 voies à quai).
- Création de voies à quai supplémentaires dans les gares de Cannes, Antibes et Nice Ville.

FRÉQUENTATION DES GARES en millions de passagers/an

Actuelle	Projet
9 M/an (Nice ville et Nice St-Augustin)	15 M/an (Nice ville et Nice Aéroport)

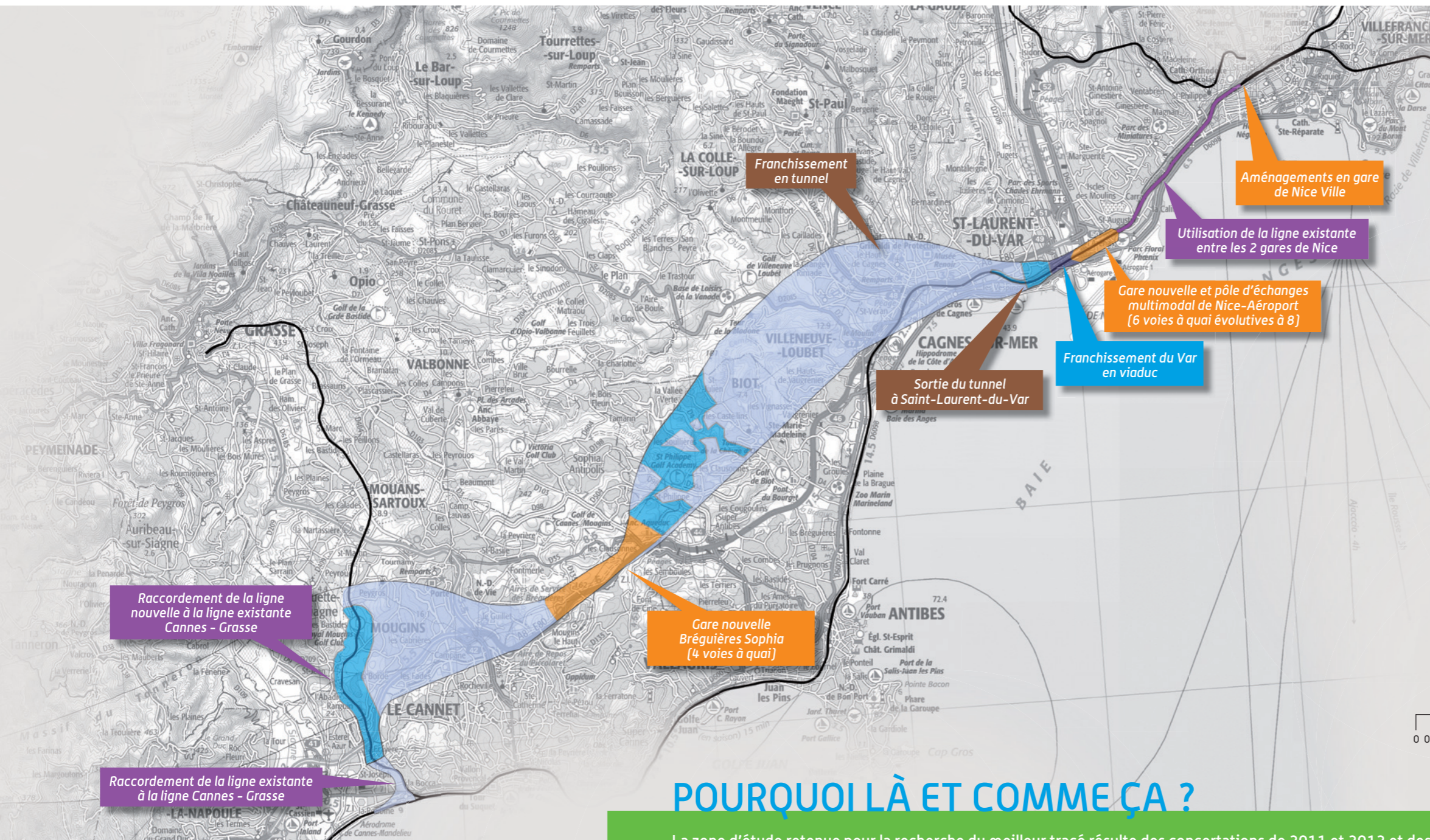
Zoom sur la gare de Nice Aéroport



Le pôle d'échanges multimodal de Nice-Aéroport

dans le quartier de St-Augustin a vocation à être un nœud majeur de transport en commun de l'agglomération, promoteur de la dynamique économique et urbaine induite par l'Opération d'Intérêt National EcoVallée dans la Plaine du Var, avec des équipements métropolitains de rayonnement national.

Grâce à un **dispositif d'interconnexion complet avec l'ensemble des modes de transports**, le pôle d'échanges multimodal sera l'une des clés de voûte du schéma départemental des transports collectifs, permettant notamment d'améliorer considérablement les conditions de déplacements intra-départementales et d'accroître le rapprochement des bassins de vie.



POURQUOI LÀ ET COMME ÇA ?

La zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé résulte des concertations de 2011 et 2012 et des études d'approfondissement menées en 2012 et 2013. Enrichie de la concertation de l'automne 2013, elle aboutira à la zone de passage préférentielle, base des études de phase II qui débiteront en 2014.

→ **Trois localisations** avaient été envisagées pour la gare de l'Ouest de Alpes-Maritimes : entre Mougins et Cannes, au Nord de Mougins et à Plan-de-Grasse. La concertation a fait émerger le **4^{ème} site de gare** dans le

secteur des Breguières / Sophia Antipolis. Les enseignements de la concertation ont conduit à approfondir les études sur **les sites de Mougins Nord et de Cannes Nord**, évitant le passage au sud du Tanneron.

→ A partir de St-Laurent du Var, la zone d'étude est imposée par **le positionnement de la gare de Nice-Aéroport** et **les contraintes de franchissement du fleuve Var.**

→ La réalisation prioritaire du tronçon Cannes-Nice pour **privilégier les trains du quotidien** s'appuie nécessairement sur **une gare dans le secteur des Bréguières / Sophia Antipolis.**

COÛT
4,2 Mrds €²⁰¹²

VITESSE
200 à 220 km/h

LONGUEUR
24 km dont environ 20 km en tunnel

0 0,5 1 2 km

Réaménagement de la ligne existante	Passage en surface
Ligne existante	Passage en cours d'étude
Gare	Passage en tunnel

Présentation théorique des conditions d'insertion de l'infrastructure