

**LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR**

**POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN**



**REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION
Alpes-Maritimes - Nice
Visuels complémentaires présentés
18 juin 2019**

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :



Projet de loi d'orientation des mobilités

1^{ère} lecture en cours au sénat

« Parmi les 3 scénarios présentés par le COI, l'Etat privilégie pour les grands projets le scénario central, en cohérence avec les priorités de la présente loi »

Rappel du scénario central (n°2) proposé par le COI

Opération Montants d'engagements et période de lancement des travaux principaux	Financement AFITF (M€ 2017)	Scénario 2
LNPCA Phase 1	430 M€	2018-2022
LNPCA Phase 2	1400 M€	2028-2032
LNPCA Phase 3	2000 M€	2033-2037
LNPCA Phase 4	3200 M€	Post 2037

* Financement du projet à 50% par l'Etat via l'AFITF



ERTMS

Nouveau système de signalisation fiable et robuste

Signalisation classique = feux de signalisation, positionnés latéralement à la voie ferrée

ERTMS = signalisation embarquée qui assure un contrôle de vitesse en temps réel et permet de réduire d'au moins 1min l'espacement entre les trains de même sens

Bénéfices attendus : plus de circulations, plus de régularité, plus de souplesse et d'efficacité

**Nécessite
l'équipement de
tous les trains**



Comparaison des projets de 3^{ème} voie Cagnes-Nice et de la LNPCA

	3 ^{ème} voie Cagnes – Nice	LNPCA
Aménagements prévus	<ul style="list-style-type: none">• 3^{ème} voie entre Cagnes et Nice• Aménagement des gares entre Antibes et Nice	<ul style="list-style-type: none">• Terminus TER Cannes Bocca• Dénivellation et doublement de la bifurcation vers Grasse• 4^{ème} voie Cannes centre et Antibes• 4 voies aptes à recevoir des TGV à Nice aéroport• Amélioration du plan de voie à Nice et du remisage TER à Nice St-Roch
Coût	600 M€	590 M€
Services prévus	<ul style="list-style-type: none">• 4 TER/h/sens de Cannes à Antibes• 6 TER/h/sens d'Antibes à Nice	<ul style="list-style-type: none">• 6 TER/h/sens de Cannes à Nice• Desserte de la nouvelle gare de Cannes la Bocca• Arrêt de tous les TGV à Nice Aéroport• Diamétralisation de l'ensemble des TER vers Vintimille



Comparaison des projets de 3^{ème} voie Cagnes-Nice et de la LNPCA

	3 ^{ème} voie Cagnes – Nice	LNPCA
Régularité		Amélioration de la régularité grâce <ul style="list-style-type: none">• au traitement de la bifurcation de Grasse• à la création d'alternats (mise à 4 voies à quai de gares) sur le trajet Cannes Nice• aux extensions de remisage TER• à l'ERTMS
Impacts	<ul style="list-style-type: none">• Acquisitions foncières à Cagnes sur mer, Saint Laurent du Var et Nice : une centaine de parcelles impactées• Impacts sur les infrastructures routières (A8, voiries de desserte locales,...)• Création d'un nouvel ouvrage sur le fleuve Var	Impact foncier limité (gare de NAE, gare de Cannes la Bocca, bifurcation de Grasse) grâce à l'optimisation technique des études de recalage



Comparaison des projets de 3^{ème} voie Cagnes-Nice et de la LNPCA

	3 ^{ème} voie Cagnes – Nice	LNPCA
Planning travaux	<p>10 ans de travaux avec des réductions sensibles de service en raison du linéaire important et de la volonté de limiter les impacts (entraxe réduit).</p> <p><i>Nota : un autre choix aurait consisté à augmenter l'entraxe pour réduire les impacts sur le service mais au prix d'une augmentation des impacts sur le tissu urbain</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Travaux principalement en emprise SNCF• 4 ans pour la phase 1• 4 à 6 ans pour la phase 2)• Des chantiers ponctuels qui permettent de limiter l'impact sur les circulations

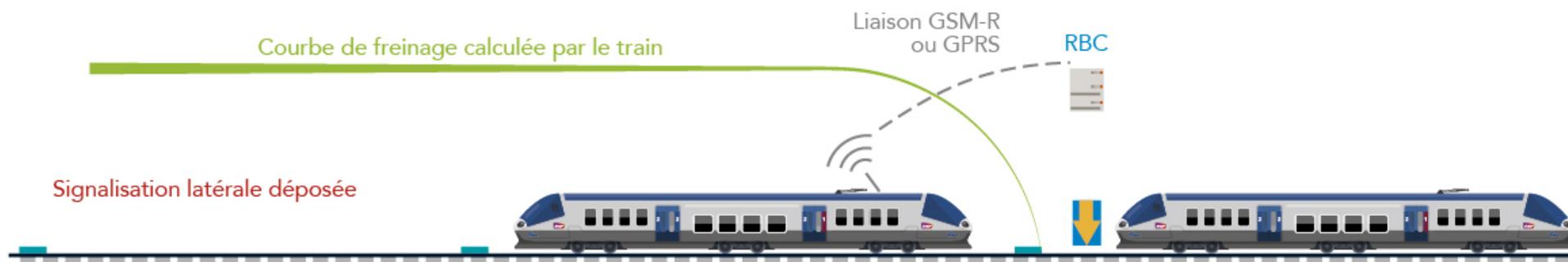


ERTMS



Aujourd'hui

l'espace entre 2 trains est fixe et calculé pour les trains ayant les moins bonnes performances



Demain avec ERTMS

l'espacement est réduit car adapté à la capacité de freinage de chaque train



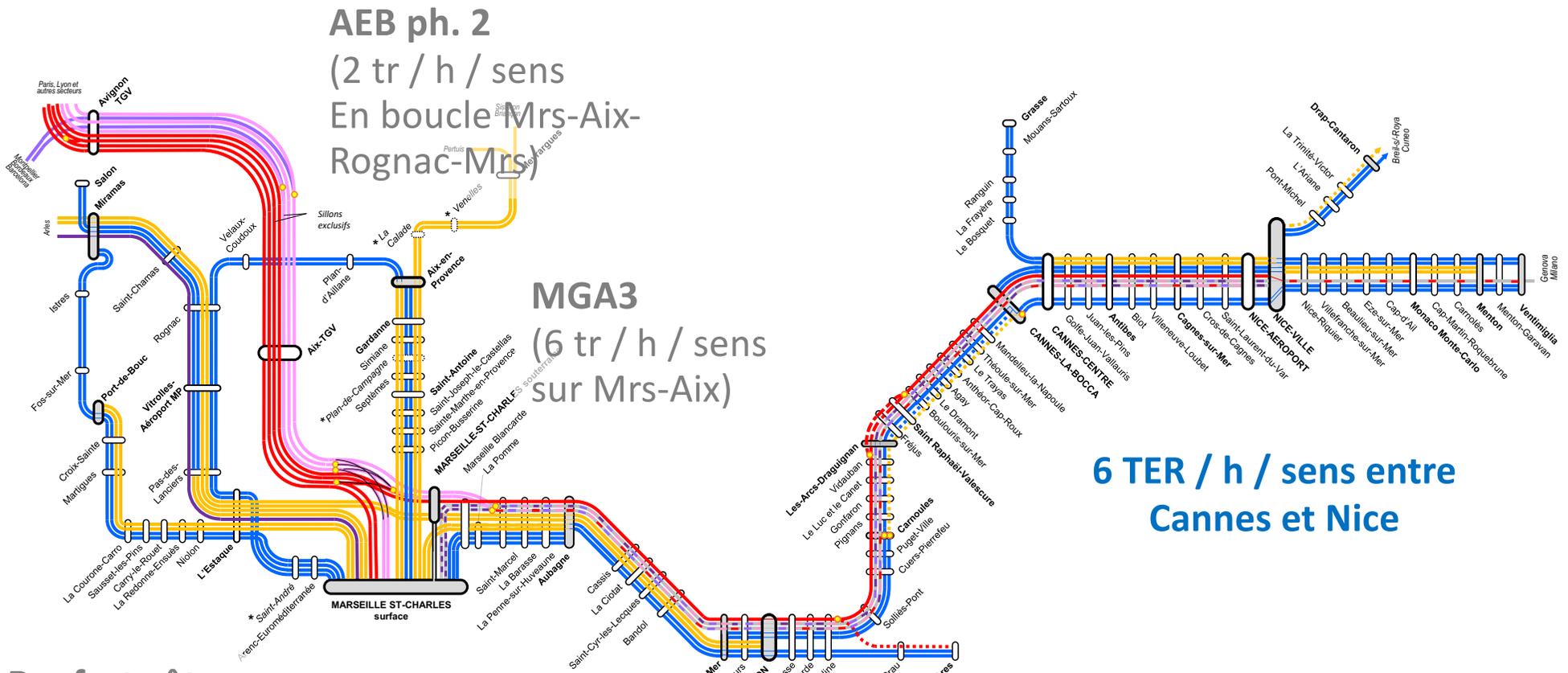
GSMR

Dispositif de télécommunication sol - train

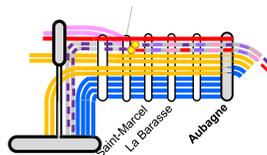
- Permet la communication de données entre les mobiles et les postes de signalisation et de régulation
- **Est une composante majeure de l'ERTMS**



Schéma de desserte en phase 2



**Renfort côte
bleue**
(4 tr / h / sens
sur Mrs-Port-de-
Bouc)



**EN CAS 4^{ÈME} VOIE
PARTIELLE**

**3 TER Omnibus / h / sens
entre Mrs et Aubagne**

