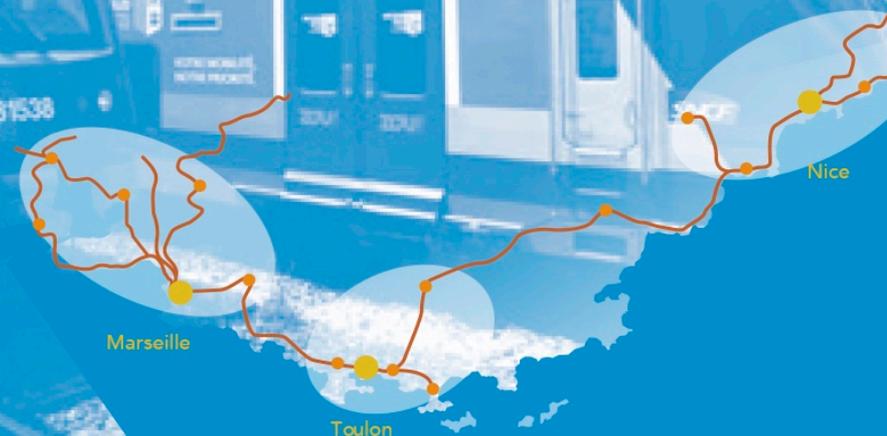


LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

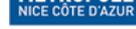
POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN



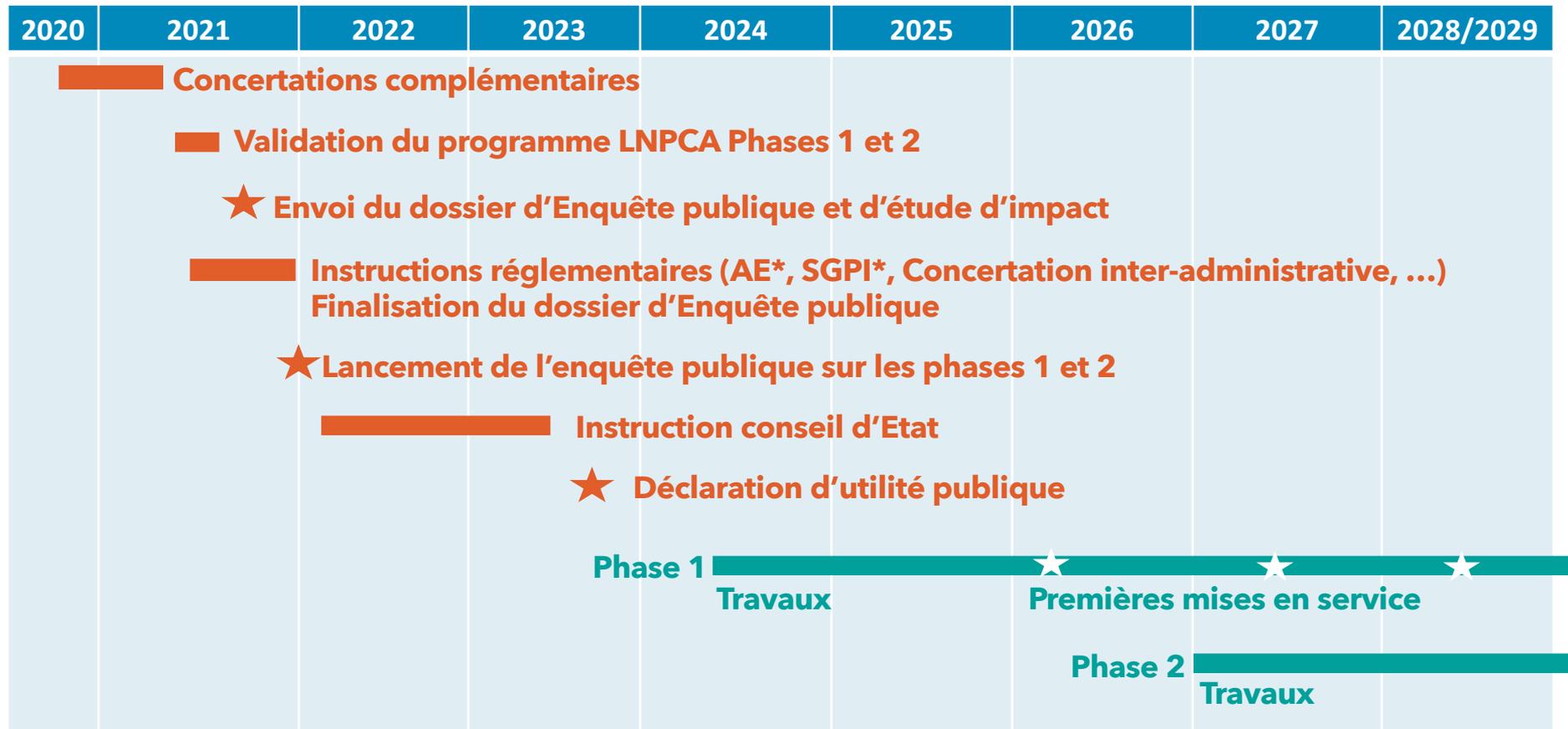
Bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

Réunion publique du 31 mars 2021 - Cannes
Visuels complémentaires présentés

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



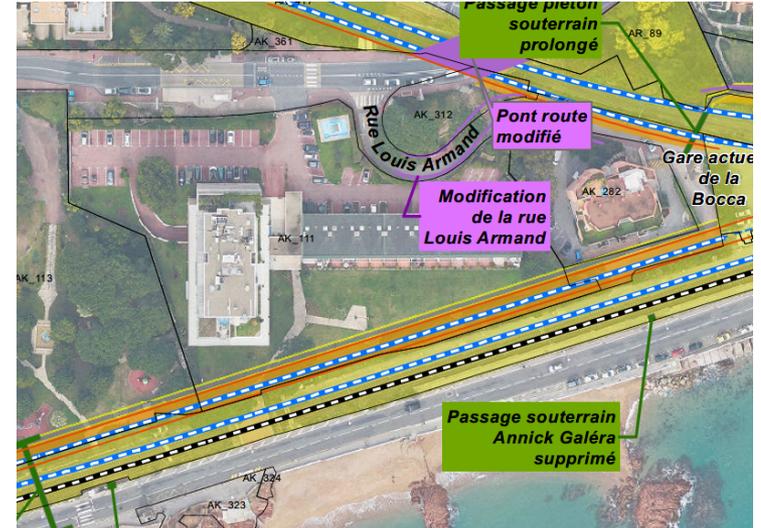
Planning prévisionnel du projet LNPCA



* AE = Autorité Environnementale

* SGPI = Secrétariat Général Pour l'Investissement

Distance Façade d'Immeuble – Le Château de la Mer



Mesures	Limite d'emprises ferroviaires		Axe voie la plus proche	
	Existant	Projet (définitif)	Existant	Projet
1 – Château de la Mer Ouest	16 m	12 m	23 m	15 m
2 – Château de la Mer Est	15 m	11 m	23 m	15 m

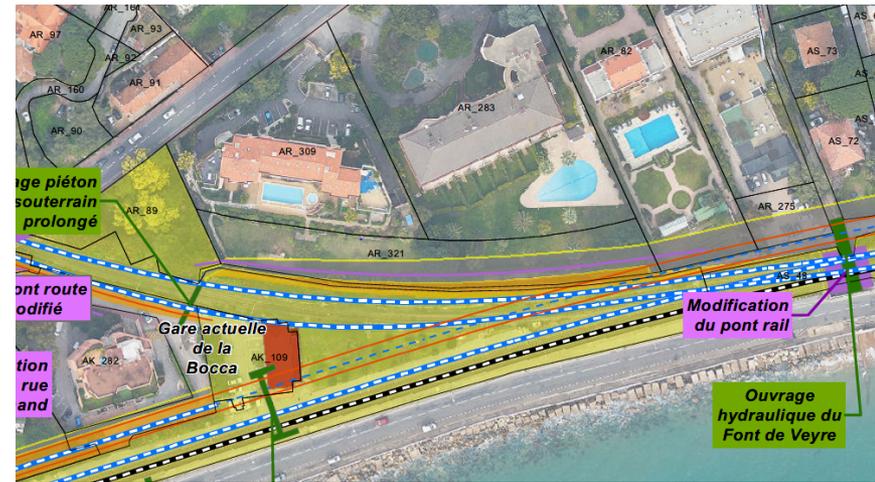


Coupe au droit du Château de la Mer



Coupe au droit de la résidence Château de la Mer

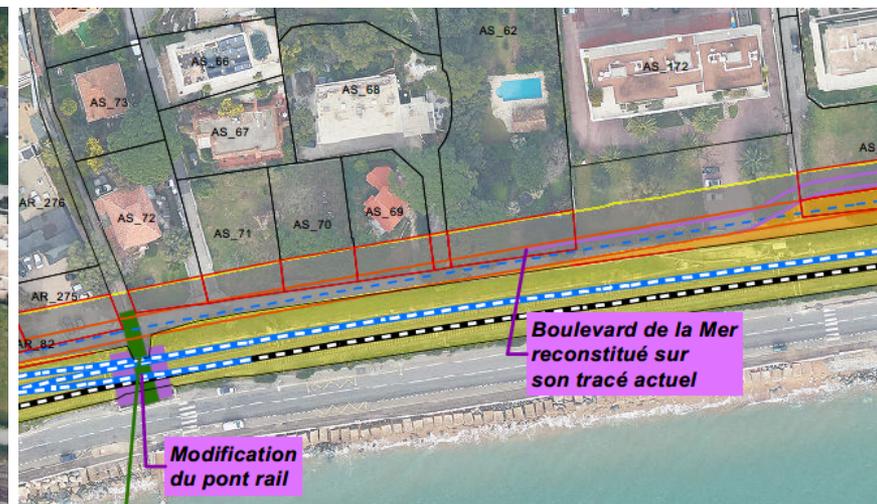
Distance Façade d'Immeuble – Secteur Francis Tonner – Ruisseau Font de Veyre



Mesures	Limite d'emprises ferroviaires		Axe voie la plus proche	
	Existant	Projet (définitif)	Existant	Projet
1 – Cannes Les Plages	26 m	24 m	33 m	28 m
2 – Aiga Marina	33 m	31 m	40 m	37 m
3 – Villa Belle Rive	58 m	56 m	63 m	60 m
4 – Clinique du Méridien	66 m	66 m	28 m	27 m *

* Il s'agit de la voie en surface depuis Grasse. La voie en terrier est souterraine au droit de la clinique

Distance Façade d'Immeuble - Secteur Ruisseau Font de Veyre - Montmajour

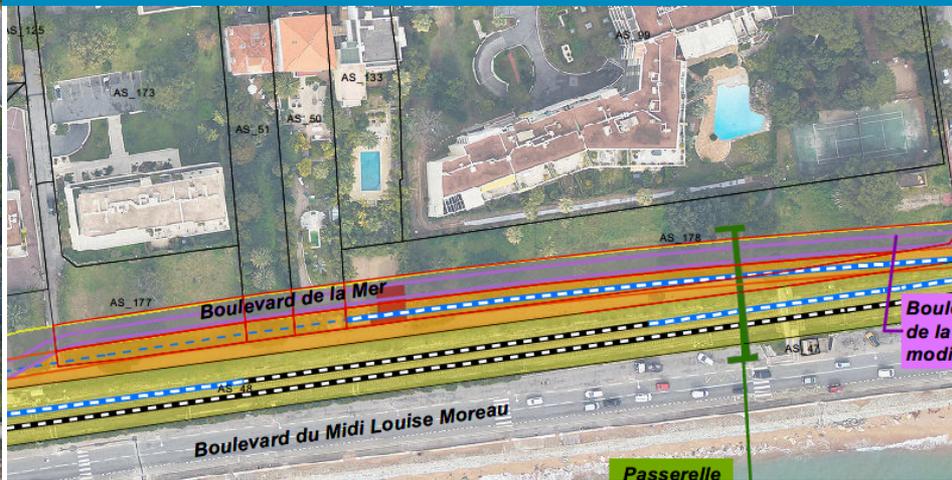


Mesures	Limite d'emprises ferroviaires		Axe voie la plus proche	
	Existant	Projet (définitif)	Existant	Projet
1 – Instituts d'héliothérapie (Clinique du Méridien)	23 m	23 m	30 m	30 m*
2 – Villa « Ville de Cannes »	15 m	15 m	22 m	22 m*
3 – La Grande Bleue	40 m	40 m	47 m	47 m*
4 – Villa Primavera	110 m	110 m	118 m	118 m*
5 - Montmajour	36 m	36 m	43 m	43 m*

31/03/2021

* Il s'agit de la voie en surface. La voie en terrier est souterraine au droit des bâtiments

Distance Façade d'Immeuble - Secteur Montmajour - Bd Leader



Mesures	Limite d'emprises ferroviaires		Axe voie la plus proche	
	Existant	Projet (définitif)	Existant	Projet
1 – Résidence Kerkyra	36 m	26 m	42 m	42 m*
2 – Villa Souvenir / Canaletto	75 m	66 m	81 m	81 m*
3 – Vèlès Plage	63 m	54 m	70 m	59 m
4 – Holidays Inn Cannes	31 m	22 m	37 m	25 m

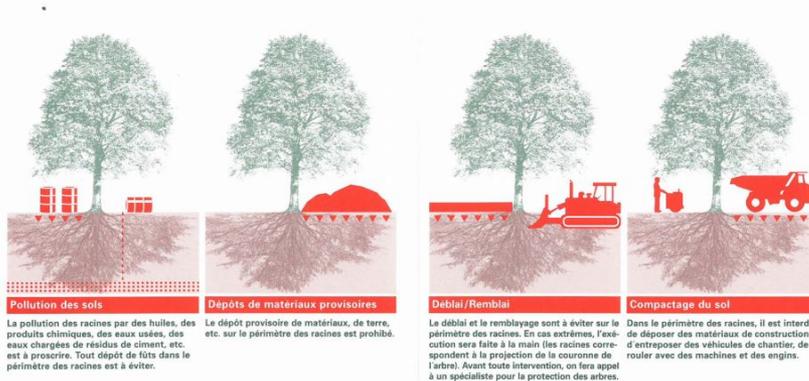
* Il s'agit de la voie en surface. La voie en terrier est souterraine au droit des bâtiments

Dispositif de protection des arbres en phase travaux

La problématique de protection des arbres en phase travaux possède deux enjeux primordiaux:

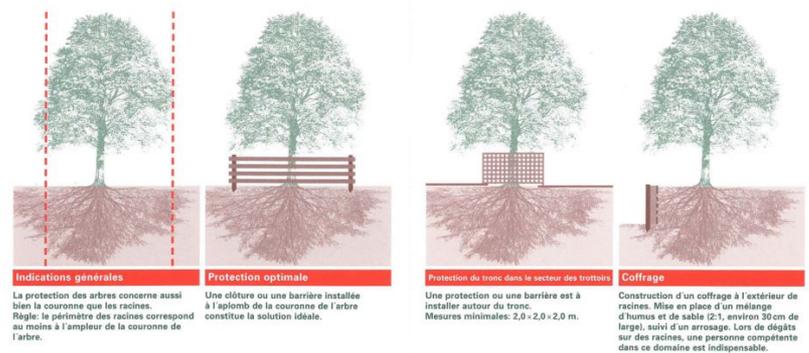
- S'assurer de la plus-value esthétique et paysagère de l'accessoire tout du long des travaux;
- Faire en sorte que l'accessoire utilisé est réellement adapté à la protection des parties aériennes de l'arbre contre les risques d'écorchures de l'écorce ou d'endommagement des branches par exemple.

A proscrire



Manœuvres et stockages à proscrire en phase chantier

Mesures temporaires de protection



Mesures de protection des arbres conseillées



Exemples de dispositifs de protection de tronc qualitatifs avec une réelle plus-value esthétique même en phase chantier



Exemples de dispositifs de protection de tronc efficaces mais non qualitatifs à long terme dans le paysage urbain en phase de travaux

45% de voyageurs en moins en cas de déconnexion de la ligne Cannes-Grasse à fréquence constante

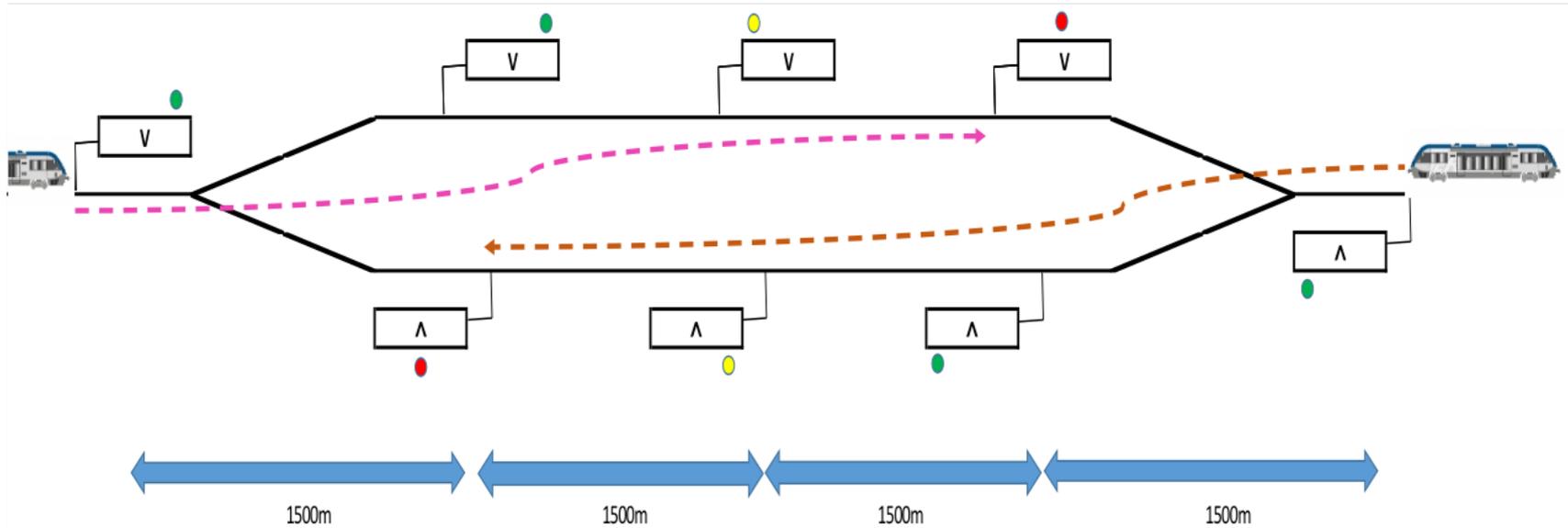
Dégradations de temps de parcours pour les voyageurs circulant entre les gares de Cannes-Grasse et les gares de la Côte d'Azur avec :

- **des augmentations de temps de parcours de 3 minutes des TER entre Grasse et Cannes**
- **des pertes de temps liées à la rupture de charge à Cannes Bocca et l'attente du TER en correspondance en moyenne (seuil minimal) entre 7 et 17 minutes selon les sens. Ce temps ne prend pas en compte l'effet psychologique de la correspondance**

→ Une perte de 45% de voyageurs (modélisation socio-économique) soit :

- **450 000 voyageurs en 2019 (sur un volume de 1 million annuels)**
- **680 000 voyageurs par an à l'horizon de la phase 2 du projet LNPCA (sur un volume de 1,5 million voyageurs annuels)**

Croisement dynamique sur voie unique



Le croisement dynamique sur voie banalisée :

- + 1 séquence de 3 cantons équivalents ERTMS (sémaphore – avertissement – voie libre) sur chaque voie de l'évitement est nécessaire pour que les 2 trains puissent se croiser sans arrêt
- + La longueur d'un évitement dynamique (sans arrêt des trains) doit donc être proche de 6000m minimum pour être exploitable

Infaisabilité de la grille horaire avec un croisement à l'EP CAAT

IMPACTS SUR L'EXPLOITATION AVEC 3 TER/H/SENS (PROPOSITION SID)

Croisement dynamique des trains des 2 sens à l'EP CAAT de Ranguin : non réalisable sur évitement de faible longueur (600m) → nécessite de croiser les trains avec arrêt sur voie à quai (création nouvelle gare à EP CAAT)

+ Temps de parcours Grasse<>EP CAAT trop long pour pouvoir croiser (conflit de croisement) → le montage ne fonctionne pas

